PRZEMYSŁ NAFTOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN KRAJOWEGO TOWARZYSTWA NAFTOWEGO WE LWOWIE

Rok X **10 listopada 1935 r.** **Zeszyt 21**

Międzyministerjalna Komisja dla współpracy z Samorządem Gospodarczym

Decyzją Komitetu Ekonomicznego Ministrów powołana została do życia specjalna Komisja, której celem jest zbadanie aktualnych problemów i potrzeb życia gospodarczego w drodze bezpośredniego porozumienia się z interesowanemi kołami. Materjały zebrane przez Komisję zużytkowane być mają w dalszych pracach Rządu, zmierzających w pierwszym rzędzie do usunięcia przeszkód, hamujących rozwój poszczególnych gałęzi produkcji i wymiany.

W skład Komisji wchodzą: przewodniczący, Dyrektor Gabinetu Ministra Skarbu p. Wiktor Martin, Dyrektor Departamentu Urządzeń Rolnych w Ministerstwie Rolnictwa p. L. Krawulski, Wicedyrektor Departamentu Podatkowego Min. Skarbu, p. Dr. J. Lubowicki, Naczelnik Wydziału w Min. Komunikacji p. B. Kaczmarkiewicz, Naczelnik Wydziału Państw. Inst. Eksport. p. W. Jastrzębowski, Dyrektor Biura Aprow. w Min. Spraw Wewn. p. Dr. P. Igielski oraz Naczelnik Wydziału w Min. Opieki Społ. p. G. Zieliński. Komisji towarzyszy Delegat Izby Przemysłowo Handlowej w Warszawie p. B. Rutkowski.

Okręgowi naszemu, obejmującemu trzy województwa południowo-wschodnie, poświęciła Komisja trzy dni, a w szczególności dzień 1, 2 i 3 listopada b. r.

Dzień 1 listopada poświęcony został na zapoznanie się z zagłębiem naftowem. Członkowie Komisji zwiedzili w ciągu całego dnia kopalnie, rafinerje, gazoliniarnie oraz zakłady pomocnicze w Drohobyczu i Borysławiu, zapoznając się na miejscu ze szczegółami dotyczącemi pracy w naszym przemyśle.

W ciągu dnia 2, a częściowo i 3 listopada odbyło się posiedzenie plenarne Komisji oraz posiedzenia komitetów, poświęcone poszczególnym działom życia gospodarczego.

W obradach prowadzonych wedle jednolitego programu, opracowanego przez Międzyministerjalną Komisję, wzięli udział reprezentanci życia gospodarczego, delegowani przez poszczególne instytucje samorządu gospodarzego, a w szczególności przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie, przez Izbę Rolniczą we Lwowie i przez Izby Rzemieślnicze we Lwowie, w Tarnopolu i w Stanisławowie.

Referaty, przygotowane w odniesieniu do poszczególnych zagadnień ogólnych, wygłoszone zostały na posiedzeniu plenarnem. Ze spraw interesujących bezpośrednio nasz przemysł wymienić należy referat podatkowy, wygłoszony przez radcę Izby przemysłowo handlowej Dr. Ziehera, uzgodniony w części, dotyczącej także naszego przemysłu z naszemi organizacjami, oraz referat dotyczący spraw socjalnych, opracowany i wygłoszony przez Dr. Schaetzla.

Referat naftowy opracowany został przez posła Dr. Kozickiego, po porozumieniu się z przedstawicielami wszystkich odłamów naszego przemysłu. Referat ten, obejmujący całokształt naszych spraw i postulatów, zarówno bezpośrednich, interesujących wyłącznie tylko naszą gałąź produkcji, jak też i tych wszystkich także, które obok innych przemysłów interesują również przemysł naftowy, przedstawiony został Międzyministerjalnej Komisji wraz z szeregiem niezmiernie interesujących wykresów i zestawień liczbowych.

W dyskusji, która rozwinęła się po referacie Dr. Kozickiego, wzięli udział pp. inż. Dażwański, inż. Wandycz, Szlemiński, inż. Kowalczewski i Dr. Schaetzel.

Inż. Dażwański omówił bliżej sprawę niesłusznego opodatkowania oleju gazowego na rzecz Funduszu Drogowego, sprawę podatku konsumcyjnego od benzyny przy zwolnieniu od tegoż podatku benzolu, sprawę rur wiertniczych oraz sprawę wydawnictw Karpackiego Instytutu Geologicznego. — Inż. Wandycz przedstawił sprawę eksportu produktów naftowych i konieczności poparcia tegoż eksportu ze względu na jego specyficzne warunki. P. Szlemiński zreferował postulaty czystych producentów, wysuwając konieczność utworzenia Funduszu Wiertni-

czego dotowanego ze Skarbu Państwa dla należytego poparcia kopalnictwa naftowego. — Dr. Schaetzel przedstawił konieczność wydania ustawy o popieraniu wierceń naftowych, opartej na postanowieniach ustawy z roku 1927 o popieraniu wierceń poszukiwawczych oraz na przepisach o t. zw. „obszarze bezpieczeństwa“. Sprawy przedstawione w czasie obrad przez inż. Kowalczewskiego dotyczą bezpośrednio interesów przedsiębiorstwa, którego inż. Kowalczewski jest współpracownikiem, nie wchodzą zatem w obręb postulatów, wysuniętych przez całość przemysłu naftowego.

Na osobnej konferencji, odbytej z p. Dyr. Departamentu Dr. Lubowickim, przedstawione zostały przez pp. Dr. Kozickiego i Dr. Schaetzla wszystkie sprawy podatkowe, dotyczące specjalnie przemysłu naftowego.

Korzystając z materjałów, udzielonych nam przez reprezentantów naszego przemysłu, a w pierwszym rzędzie z referatu posła Dr. Kozickiego, oraz materjałów opracowanych przez nasze organizacje, poświęcamy niniejszy zeszyt naszego Czasopisma w pierwszym rzędzie sprawom przemysłu naftowego, omówionym na konferencji.

Przemówienie posła Dr. Jerzego Kozickiego wygłoszone na wstępie referatu naftowego

Przedkładając Rządowi swe postulaty, podkreśla przemysł naftowy — w pełnem zrozumieniu stwierdzonej przez Pana Ministra Skarbu niemożności obniżenia lub zniesienia obowiązujących obecnie podatków, jak też i niemożności zwiększenia wydatków ze strony Skarbu Państwa, — że postulaty swe ogranicza do takich wyłącznie spraw i zagadnień, które załatwić się dadzą bez obciążania Skarbu Państwa i zmniejszania jego dochodów, jedynie tylko w drodze słusznej i rzeczowej interpretacji odnośnych ustaw obecnie obowiązujących, w drodze drobnych posunięć w zakresie polityki podatkowej, a w końcu w drodze zrzeczenia się ze strony Skarbu Państwa pewnych przyszłych, nieznacznych przychodów, w celu umożliwienia przemysłowi inwestycyj, które natychmiast ożywią nasze życie gospodarcze i w drodze pośredniej przyczynią się do zwiększenia dochodów Skarbu Państwa.

Przy tej sposobności muszę podkreślić, że cały bez wyjątku przemysł naftowy przyjął z żywem zadowoleniem zapowiedź Pana Wicepremjera i Ministra Skarbu, iż uważa on rentowność każdego przemysłu za podstawowy postulat.

Przemysł naftowy traktowany był niestety od chwili wskrzeszenia naszej niepodległości w sposób nie odpowiadający jego wartości i znaczeniu dla Państwa. Ostatnie obniżki cen, a specjalnie obniżka ceny nafty, były przeprowadzone na polecenie Rządu, który podkreślił, że kalkulacja tej obniżki nie interesuje zupełnie sfer rządowych. Nic więc dziwnego, że przemysł naftowy przyjął obecnie z zadowoleniem wiadomość, że będzie mu dane przedłożyć t. zw. Komisji Kartelowej kalkulację swej rentowności, czego zresztą od lat sześciu bezskutecznie się domaga. Pozatem zauważyć muszę, że przemysł naftowy został niesłusznie zaliczony do przemysłów skartelizowanych.

Polska należy do tych nielicznych szczęśliwych krajów Europy, które posiadają własną produkcję surowca naftowego. We wszystkich innych krajach jednak, nawet tam, gdzie produkcja pokrywa kilka lub nawet kilkadziesiąt razy zapotrzebowanie wewnętrzne na produkty naftowe, — rządy tych Państw łożą na wzmocnienie i rozbudowę tego przemysłu.

Dziś, w chwili, w której nowy Rząd skierował cały swój wysiłek ku zrównoważeniu budżetu, nie czas na to, — jak to już na wstępie wyjaśniłem, — aby przemysł mógł żądać bezpośredniej pomocy od Skarbu Państwa.

Z drugiej jednak strony muszę z całą świadomością podkreślić, że o żadnych dalszych obniżkach tak cen za produkty finalne, jak i za surowiec, mowy być nie może.

Czem jest nafta dla Państwa — nad tem chyba rozwodzić się nie potrzebuję; przypomnę tylko znane wszystkim Panom powiedzenie, że „na falach benzyny płynęli aljanci do zwycięstwa“.

Już ze statystyki wynika, że całe kopalnictwo naftowe znajduje się w niezmiernie ciężkiem położeniu. Wkrótce produkcja ropy surowej, której poziom obniża się stale w charakterystyczny sposób, mogłaby nie pokryć naszego zapotrzebowania wewnętrznego w naftę świetlną, a z chwilą, kiedy Rząd dopuści do tego, by pierwsze cysterny importowanej nafty weszły do Polski, skończy się samodzielność gospodarcza naszego kraju. Dla każdego obeznanego z omawianemi zagadnieniami jest rzeczą zupełnie jasną, że Państwa, które są skazane na import produktów naftowych, oddają się prędzej lub później pod komendę światowych koncernów naftowych, które wyzyskują zależność ekonomiczną tych krajów wyłącznie dla swych własnych interesów gospodarczych, a niekiedy także politycznych.

Posiadanie zatem własnego kopalnictwa naftowego, pokrywającego w całości zapotrzebowanie wewnętrzne, decyduje o politycznej i gospodarczej niezależności naszego Państwa.

Postulaty przemysłu naftowego

Poniżej zestawiamy w odpowiednim skrócie postulaty przemysłu naftowego, przedłożone Międzyministerjalnej Komisji dla współpracy z Samorządem Gospodarczym. Postulaty te zgrupowaliśmy wedle ich przedmiotu w sposób niżej podany:

I. Zagadnienia różne dotyczące bezpośrednio przemysłu naftowego.

1. Organizacja przemysłu naftowego.
2. Rozszerzenie podstaw Funduszu Wiertniczego.
3. Ustawa o popieraniu wiertnictwa naftowego.
4. Ceny ropy surowej i produktów naftowych.
5. Ustawa górniczo-naftowa.
6. Obciążenia bruttowe na terenach państwowych.
7. Motoryzacja.

II Zagadnienia podatkowe przemysłu naftowego.

1. Podatek od olejów mineralnych. — Kredytowanie.
2. Podatek dochodowy. — Amortyzacja rur.
3. Podatek przemysłowy. — Niesłuszne obciążenie podatkiem obrotowym ropy bruttowej.
4. Państwowy Fundusz Drogowy. — Niesłuszne obciążenie niektórych materjałów napędowych.
5. Podatek od olejów mineralnych. — Ulga podatkowa dla olejów przeznaczonych na opał.
6. Podatek komunalny od kopalń.

III. Zagadnienia komunikacyjne przemysłu naftowego.

1. Taryfy kolejowe.
2. Hamulce Westinghouse‘a.
3. Komunikacja kolejowa.

IV. Różne obciążenia przemysłu naftowego.

1. „Notarjalność“ kontraktów naftowych.
2. Opłaty za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych.
3. Obciążenie tablic firmowych opłatami samorządowemi.
4. „Opodatkowanie“ dzwonków elektrycznych na stacjach benzynowych.

V. Sprawy podatków i opłat, różne, ogólne, interesujące również przemysł naftowy.

1. Podatek dochodowy. — Amortyzacja.
2. Podatek dochodowy. — Składki na cele społeczne.
3. Podatek przemysłowy. — Sprawy wynikające ze stosunku komisowego.
4. Ordynacja podatkowa. — Księgi handlowe.
5. Opłaty za nadmierne zużycie dróg.
6. Opłaty drogowe, t. zw. szarwarkowe.

VI. Sprawy różne ogólne, interesujące również przemysł naftowy.

1. Obowiązki statystyczne.
2. Ogłoszenia w Monitorze i w innych czesopismach urzędowych.
3. Przymus notarjalny dla walnych zgromadzeń spółek akcyjnych.
4. Komornicy.
5. Kartele notarjalne.

I. Zagadnienia różne dotyczące bezpośrednio przemysłu naftowego

1. Organizacja przemysłu naftowego.

W miejsce „Syndykatu Przemysłu Naftowego“, który w ciągu szeregu lat regulował stosunki handlowe w przemyśle naftowym, utworzona została w r. 1933, na podstawie ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 306) oraz rozporządzenia z dnia 12 października 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754) organizacja przymusowa pod nazwą „Polski Eksport Naftowy“, której statut ogłoszony został w Monitorze Polskim z dnia 4 kwietnia 1933 r. Nr. 78, poz. 101.

Organizacja ta wygasa z dniem 1 kwietnia 1937 r., w dniu tym bowiem traci moc obowiązującą ustawa z roku 1932, na której „Polski Eksport Naftowy“ swój byt opiera.

Doświadczenia zebrane w ciągu kilkudziesięcioletniego istnienia przemysłu naftowego, zarówno w okresie przedwojennym, jak też od chwili wskrzeszenia Państwa Polskiego, wykazały, że przemysł naftowy ze względu na swoje specyficzne warunki pracy istnieć i rozwijać się może tylko w ramach odpowiedniej organizacji handlowej, i że brak takiej organizacji powoduje zawsze niebezpieczny dla całości przemysłu chaos na rynku krajowym i w eksporcie, spadek cen ropy surowej, a w następstwie gwałtowne zmniejszenie się ilości wierceń. Wygaśnięcie zatem mocy obowiązującej ustawy marcowej i rozwiązanie „Polskiego Eksportu Naftowego“ bez poprzedniego przygotowania nowej organizacji, spowodowaćby mogło w tych warunkach dla całości przemysłu naftowego skutki wysoce niekorzystne.

Nie wdając się w tej chwili w omawianie szczegółów przyszłej organizacji handlowej przemysłu naftowego, stwierdza przemysł naftowy w każdym razie konieczność jej istnienia, z tem jednak, że wszelkie dotyczące postanowienia ułożone i uzgodnione być winny dość wcześnie w pełnem porozumieniu z przemysłem naftowym i bez narzucania mu zgóry niepożądanych form organizacyjnych.

2. Rozszerzenie podstaw Funduszu Wiertniczego.

Na podstawie ustawy z dnia 15 marca 1932 r. (Dz. U. Nr. 30, poz. 306) oraz rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 12 października 1932 r. (Dz. U. Nr. 89, poz. 754), powołany zostaje do życia Fundusz popierania wiertnictwa naftowego. Fundusz ten powstaje w ten sposób, że przedsiębiorstwa rafineryjne i gazolinowe obowiązane w zasadzie do eksportu produktów naftowych i gazoliny w granicach przez odnośne rozporządzenie przewidzianych, zwalniać się mogą od tego obowiązku przez uiszczenie na rzecz popierania wiertnictwa naftowego specjalnych opłat wyrównawczych.

Stosownie do postanowień omawianego rozporządzenia, uiszczają przedsiębiorstwa naftowe, zwalniające się od obowiązku eksportu, opłaty na rzecz popierania wiertnictwa. Opłaty te wpływają na osobny rachunek w P. K. O. Od chwili wejścia w życie cytowanego rozporządzenia po dzień dzisiejszy wpłynęło na Fundusz Wiertniczy około 3 miljonów złotych.

Kwota 3-ch miljonów złotych jest w stosunku do potrzeb przemysłu naftowego i konieczności rozwinięcia szeroko zakrojonej akcji poszukiwawczej zupełnie niewystarczająca. Na odkrycie nowych terenów naftowych, które są dla dalszego rozwoju przemysłu naftowego niezbędne, potrzeba kwot znacznie wyższych, zwłaszcza, że wpływ decydujący mógłby mieć odkrycie terenów głębokich, na których wiercenia są bardzo kosztowne.

W zrozumieniu znaczenia własnej produkcji naftowej dla siły obronnej kraju a zarazem jej wagi dla całości życia gospodarczego, subwencjonowana jest akcja wiertnictwa z funduszów Skarbu Państwa w szeregu krajów, jak Włochy, Niemcy i inne.

W Polsce wiertnictwo naftowe, a specjalnie akcja poszukiwania nowych terenów nie korzysta dotychczas z pomocy ze strony Skarbu Państwa. Terenów tych jednak przemysł naftowy własnemi siłami odkryć dziś nie może z powodu braku kapitałów. Tworzony obecnie w ramach „Polskiego Eksportu Naftowego“ Fundusz Wiertniczy jest zbyt szczupły, by mógł odegrać rolę decydującą, ponadto wiadomo, że kwoty, które napływać mogą z tego źródła, są ściśle ograniczone. W tym stanie rzeczy jedynym radykalnym sposobem zwiększenia ilości wierceń może być rozszerzenie podstaw Funduszu Wiertniczego przez stałe dotowanie go ze Skarbu Państwa, względnie utworzenie osobnego Funduszu Państwowego dla popierania wiertnictwa.

W każdym razie — w odniesieniu do Funduszu tworzonego obecnie z opłat wyrównawczych w ramach „P. E. N'u“, oświadcza się przemysł za utrzymaniem statutu tegoż Funduszu zasadniczo w brzmieniu aprobowanem przez opinję Izby Przemysłowo Handlowej we Lwowie, z tem, że Funduszem tym dysponować będzie Rada Funduszu utworzona przy Wyższym Urzędzie Górniczym we Lwowie.

3. Ustawa o popieraniu wiertnictwa naftowego.

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 listopada 1927 r., Dz. U. R. P. Nr. 102, poz. 885, o popieraniu naftowego ruchu wiertniczego, unormowane zostały przepisy odnoszące się do zwolnienia od szeregu podatków wierceń poszukiwawczych, przedsięwziętych w odległości 2 km od otworów produkcyjnych oraz ewentualnie odległości bliższej, o ile wiercenie takie uznane zostanie przez władze górnicze za wiercenie poszukiwawcze.

Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 329, unormowane zostały przepisy odnoszące się do popierania tych gałęzi przemysłu, których rozwój pożądany jest w interesie obrony Państwa, a w szczególności także przemysłu naftowego.

Obydwa powyższe dekrety nie dały przemysłowi naftowemu w praktyce żadnych prawie korzyści, w pierwszem bowiem rozporządzeniu ustalona została dla wierceń poszukiwawczych zbyt wielka odległość od otworów już produkujących, w drugim zaś wypadku stosowanie dekretu o t. zw. „obszarze bezpieczeństwa“ ograniczało się do przestrzeni, na której założyć można było tylko minimalną ilość nowych kopalń naftowych.

Decydujące znaczenie miałoby dla wiertnictwa naftowego wydanie ustawy, która komulując w odpowiedni sposób myśl przewodnią obu na wstępie wymienionych dekretów, udzielałaby zwolnień podatkowych w zakresie dekretu z roku 1927 wszystkim wierceniom naftowym, niezależnie od tego, w którem miejscu założone zostaną.

Skarb Państwa nie poniósłby tu żadnej straty, o zwiększeniu bowiem ilości wierceń bez tego rodzaju specjalnych ulg w dzisiejszej sytuacji gospodarczej myśleć nie można, a ożywienie gospodarcze, spowodowane zwiększeniem ilości wierceń, dałoby Skarbowi Państwa korzyści pośrednie, związane zawsze ze wzrostem inwestycyj.

4. Ceny ropy surowej i produktów naftowych.

W exposé Pana Ministra Skarbu wymieniona została nafta pośród tych wytworów przemysłu, których ceny, jako „kartelowe“ ulec mają specjalnemu zbadaniu.

Oświadczając pełną gotowość przedłożenia czynnikom decydującym wszelkich potrzebnych materjałów i kalkulacyj oraz ułatwienia wglądu w odnośne dokumenty, przemysł naftowy podnieść pragnie już obecnie następujące, a decydujące w tym wypadku okoliczności:

1) Cena produktów naftowych związana jest ściśle z ceną ropy surowej, a od ceny ropy surowej zależy bezpośrednio stan obecny i przyszłość wiertnictwa naftowego.

2) W cenie ropy pokryte być muszą koszty ryzyka każdego wiercenia oraz koszty wierceń i badań poszukiwawczych przyszłych terenów naftowych.

3) W cenie produktów naftowych mieszczą się, obok czynników innych, także daniny specjalne, jak podatek konsumcyjny od olejów mineralnych i opłaty na rzecz Funduszu Drogowego, które nie obciążają innych wytworów przemysłowych, a które podnoszą niepomiernie cenę detaliczną produktów naftowych.

5. Ustawa górniczo-naftowa.

Ustawa naftowa z dnia 22 marca 1908 r., regulująca prawo wydobywania minerałów żywicznych, a obowiązująca po dzień dzisiejszy, jest pod wieloma względami przestarzała i nie odpowiada zmienionym warunkom, w jakich pracuje obecnie przemysł naftowy. Wydanie przeto nowej ustawy, usuwającej błędy i braki ustawy dziś obowiązującej, byłoby pożądane. Ustawa ta winna być opracowana zgodnie z opinją całości przemysłu, jeśli ma oddać temu przemysłowi prawdziwe usługi.

Ostatni projekt nowej ustawy górniczo-naftowej, został zgodnie przez wszystkie przedsiębiorstwa naftowe odrzucony. Motywem tego ustosunkowania się sfer przemysłowych do nowego projektu był fakt, że projekt ten oparty został równocześnie na zupełnie różnych i odrębnych zasadach prawnych, a ponadto krył w sobie niebezpieczeństwo zbyt daleko posuniętej etatyzacji przemysłu i przyznawał władzom górniczym niezmiernie szerokie i niepotrzebne prerogatywy w sprawach, decydujących bezpośrednio o interesie majątkowym przedsiębiorstw.

Wychodząc z założenia, że zmiana obowiązującej obecnie ustawy naftowej jest rzeczą konieczną, oświadcza przemysł naftowy gotowość wypracowania podstawowych zasad, na których miałaby się oprzeć nowa ustawa górniczo-naftowa.

6. Obciążenia bruttowe na terenach państwowych.

Ustawa naftowa z dnia 22 marca 1908 r. oparta na zasadzie akcesji, daje właścicielowi gruntu nieograniczone prawo zastrzeżenia sobie przy zawieraniu kontraktu naftowego udziału w uzyskanej produkcji, wolnego od kosztów eksploatacji, t. zw. udziału brutto.

Z prawa tego korzysta także Skarb Państwa, jako właściciel rozległych terenów naftowych. Warunki, pod któremi Skarb Państwa oddaje swe tereny pod wiercenia przedsiębiorcom naftowym, są jednak niezmiernie ciężkie. Wysokość obciążenia bruttowego utrudnia w szeregu wypadków rozpoczęcie wierceń, nie mówiąc już o tem, że rozpoczęcie szerszej akcji wiertniczej jest w tych warunkach niemożliwe. Jest to dużą szkodą zarówno dla przemysłu naftowego jak Skarbu Państwa, który jest jak wiadomo jednym z największych właścicieli obszarów leśnych na Podkarpaciu, na którychto terenach kryją się, wedle opinji geologów, znaczne bogactwa naftowe.

Obniżenie obciążenia bruttowego na tych terenach zezwoliłoby niewątpliwie na powiększenie ilości wierceń i spowodowałoby również ułatwienia dla przedsiębiorstw wiertniczych na terenach właścicieli prywatnych, powołujących się zawsze na warunki kontraktów naftowych ustalanych na terenach państwowych.

7. Motoryzacja.

Jedną z największych trudności, z któremi walczyć musi przemysł naftowy, jest kwestja deficytowego eksportu, którego konieczność wynika ze specyficznych warunków produkcji i przeróbki ropy naftowej. Jedną z najważniejszych pozycyj w naszym eksporcie jest benzyna, której produkcja wraz z gazoliną wynosiła w r. 1934 w cyfrach zaokrąglonych 13 000 cystern, z czego połowa skonsumowana została w kraju, a druga połowa wywieziona być musiała na rynki zagraniczne.

Jedynym sposobem przywrócenia rentowności w przemyśle naftowym, a równocześnie także obniżenia ceny benzyny jest zwiększenie jej konsumcji wewnętrznej.

Omawianego zagadnienia przemysł naftowy w żadnym wypadku sam rozwiązać nie może, konsumcja benzyny bowiem zawisła jest jedynie od ilości uruchomionych pojazdów mechanicznych i od jakości dróg. Przemysł naftowy podkreśla ze swej strony i ze względu na swe własne położenie ważność sprawy motoryzacji dla konsumcji benzyny, a w rezultacie dla swych możności rozwojowych.

II. Zagadnienia podatkowe przemysłu naftowego

1. Podatek od olejów mineralnych. — Kredytowanie.

W myśl ustawy z dnia 8 marca 1928 r., Dz. U. Nr. 28, poz. 252 pobierany jest od olejów mineralnych podatek spożywczy pod nazwą „Podatek od olejów mineralnych". Podatek ten jest podatkiem konsumcyjnym, t. zn. że podatek ten opłaca w rzeczywistości konsument oleju, a wytwórnia olejów mineralnych (rafinerja) uiszcza ten podatek do Skarbu Państwa w zastępstwie konsumenta, doliczając stawkę podatku do ceny pobieranej za produkt.

W ten sposób spełnia przemysł naftowy rolę poborcy podatkowego, podobnie zresztą jak to się dzieje przy innych także produktach, obciążonych podatkiem konsumcyjnym.

Podatek konsumcyjny opłaca się zwyczajnie w chwili, w której produkt wchodzi do obrotu, t. zn. przy wywiezieniu produktu z obrębu rafinerji. Wobec faktu, że między chwilą wywiezienia produktu z rafinerji, a chwilą jego sprzedaży, a zatem momentu ściągnięcia podatku od konsumenta, upływa zwyczajnie kilka miesięcy, — udzielał zawsze Skarb Państwa przemysłowi naftowemu kredytu tego podatku, wychodząc ze słusznego założenia, że przemysł, spełniając jedynie rolę poborcy podatkowego, niema środków na zaliczkowanie Skarbowi Państwa ściągnąć się mających kwot podatkowych. Obecnie w momencie kryzysu i zupełnego braku środków obrotowych w każdem poszczególnem przedsiębiorstwie, Skarb Państwa odmawia przemysłowi naftowemu dalszego kredytowania podatku konsumcyjnego, i żąda uiszczania go zgóry w chwili, w której produkt opuszcza rafinerję. Zarządzenie to w założeniu swojem niesłuszne, dotyka przemysł naftowy w sposób niezmiernie przykry i zmusza go do szukania nowych środków obrotowych na opłacanie podatku konsumcyjnego już zgóry, a więc do faktycznego zaliczkowania tego podatku.

Przemysł naftowy uważa zarządzenie to za niesłuszne i gospodarczo nieuzasadnione, i domaga się utrzymania co najmniej obecnego stanu rzeczy, t. j. dwumiesięcznego kredytu podatku od olejów mineralnych, w wysokości połowy kredytu z roku 1934, w myśl okólnika z dnia 19 grudnia 1934 r. Ld. VI. 16022/3/34, z wyeliminowaniem ostatniego ustępu okólnika.

2. Podatek dochodowy — Amortyzacja rur.

Rozporządzeniem z dnia 19 maja 1925 roku L. DPO 1776/II oraz z 20 listopada 1926 roku L. DPO 5945/II wydana została instrukcja w sprawie potrącania przy wymiarze podatku dochodowego przedsiębiorstw kopalnianych, — kosztów wiercenia szybów naftowych.

W szczególności stwierdzono, że w przedsiębiorstwach naftowych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe, uznawać należy za potrącalne koszty wiercenia szybów naftowych, obejmujące wydatki na robociznę, opał i zużycie przy wierceniach materjały i narzędzia. Tytułem prawidłowych odpisań za zużycie inwentarza szybów naftowych mogą firmy potrącać z przychodu 20% książkowej wartości inwentarza znajdującego się na powierzchni ziemi.

W ciągu szeregu lat stosowana była w ramach wymienionych okólników przy amortyzacji rur wiertniczych stawka 20%-owa. Ostatnio stosować zaczynają władze skarbowe do rur wiertniczych stawkę 10%-ową, co w wysokim stopniu utrudnia przedsiębiorstwom naftowym działalność wiertniczą.

Przemysł naftowy prosi zatem o uzupełnienie wymienionych na wstępie okólników wyjaśnieniem, że w naftowych przedsiębiorstwach, prowadzących prawidłową księgowość, potrącać można tytułem prawidłowych odpisań za zużycie rur wiertniczych po 20% wartości książkowej tychże rur.

3. Podatek przemysłowy. — Niesłuszne obciążenie podatkiem obrotowym ropy bruttowej.

W rozporządzeniu wykonawczem do ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dnia 15 lipca 1925 r. ogłoszonem w Dz. U. Nr. 85, z dnia 28 września 1934 r. poz. 790, które wstąpiło w miejsce rozp. wykonawcz. z dnia 8 sierpnia 1925 r., Dz. U. Nr. 82, poz. 560, nie zostało zamieszczone postanowienie, zawarte w § 17-tym dawniejszego rozporządzenia, stanowiące, że w kopalniach ropy naftowej do przychodu brutto nie zalicza się wartości ropy i gazów, przypadających na udziały bruttowców, obciążonych już podatkiem od kapitałów i rent.

Po ogłoszeniu nowego rozporządzenia wykonawczego władze podatkowe stanęły na stanowisku, że stosowany dotychczas modus w odniesieniu do ropy bruttowej zostaje zmieniony z dniem ogłoszenia nowego rozporządzenia.

Stanowisko władz skarbowych nie jest uzasadnione z następujących powodów:

Zwolnienie, dotyczące ropy bruttowej, zawarte w rozporządzeniu wykonawczem z roku 1925, nie miało charakteru ulgi, gdyż ustawa o podatku przemysłowym z 1925 r. nie dawała Minitsrowi Skarbu upoważnienia do udzielenia ulg tego rodzaju; wobec tego odnośny przepis (§ 17 rozp. wykon. z 1925 r.) uważać należy jedynie za autorytatywną interpretację art. 5, pkt. 7 ustawy o podatku przemysłowym i to w tym kierunku, że wydawanie przez kopalnie ropy bruttowej bruttowcom nie stanowi obrotu podlegającego opodatkowaniu; gdy zaś tekst ustawy (art. 5, pkt. 7), określający jakie obroty przedsiębiorstw przemysłowych podlegają podatkowi obrotowemu, nie został zmieniony, — sam fakt pominięcia w nowem rozporządzeniu wykonawczem omawianego wyjaśnienia, dotyczącego ropy bruttowej, nie może być uważany za dostateczne uzasadnienie poglądu, że odtąd wartość ropy bruttowej, przypadającej na udziały bruttowców, należy wliczać do „przychodu brutto przedsiębiorstwa kopalnianego“.

Zdaniem naszem treść art. 5, pkt. 7 ustawy nie nasuwa żadnej wątpliwości co do tego, że wydawanie przez przedsiębiorstwo kopalniane ropy, wypadającej na udziały brutto nie podpada pod postanowienia ustawy o podatku przemysłowym. Podatek przemysławy nie obciąża po pierwsze: ilości surowca wydawanego przez pzredsiębiorstwo produkujące osobom trzecim, lecz przychód, brutto, otrzymany za surowiec, po drugie: podatek ten obciąża tylko przychody brutto, które przedsiębiorstwo uzyskuje z transakcyj, wymienionych szczegółowo w art. 5, pkt. 7, a mianowicie ze „sprzedaży sorowców za gotówkę lub na kredyt, oraz z ich wymiany“, (na inne towary lub świadczenia).

Żaden z powyższych warunków ustawowych poboru podatku przemysłowego przy obrocie ropą bruttową nie zachodzi, gdyż:

a) przedsiębiorstwo kopalniane za wydawaną przezeń ropę bruttową nie uzyskuje jakiegokolwiek przychodu, wobec czego odpada możność poboru podatku obrotowego z powodu braku „przedmiotu opodatkowania“.

b) przedsiębiorstwo kopalniane nie wydaje ropy bruttowej z tytułów prawnych, wyliczonych w ustawie (wyżej zacytowanych).

Z powyższego wynika, że stanowisko Władz Skarbowych jest nieuzasadnione oraz że obciążanie ropy bruttowej podatkiem obrotowym jest niesłuszne — i jako takie powinno być zaniechane.

4. Państwowy Fundusz Drogowy — Niesłuszne obciążenie niektórych materjałów napędowych.

Dodatkiem drogowym do podatku od olejów mineralnych obciążony został na podstawie ustawy z roku 1931 (Dz. U. Nr. 45, poz. 352 z roku 1933) i rozp. Rady Min. z roku 1933 (Dz. U. Nr. 48, poz. 350) na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego także olej gazowy, wysyłany z rafineryj na zapotrzebowanie rynku krajowego, — bez względu na to, czy przeznaczony jest do napędu samochodów, czy też silników stałych, wzgl. do zwykłych celów opałowych.

Obciążenie opłatami drogowemi uzasadnione jest tylko w odniesieniu do tych paliw, które służą faktycznie do napędu pojazdów mechanicznych, w ten sposób bowiem opodatkowane zostają pośrednio maszyny, używane na drogach. Nie jest zatem słuszny pobór podatku drogowego od paliw nieużywanych na napędu samochodów, a więc n. p. od benzyny, przeznaczonej na inne cele niż napędowe, i z tego powodu zwolnionej w całości lub części od opłaty podatku konsumcyjnego, na mocy rozporządzenia Prez. Rzeczypospolitej, o podatku od olejów mineralnych.

W szczególności nieuzasadnione jest pobieranie podatku od całej ilości oleju gazowego, wysyłanego z rafineryj, olej ten bowiem używany jest do napędu pojazdów mechanicznych w znikomym tylko zakresie. Produkt ten służy natomiast prawie w całości jako paliwo do stojących silników Diesel'a, zainstalowanych w przemyśle fabrycznym, w rolnictwie (gorzelnie, tartaki, młyny, traktory i t. p.), w elektrowniach i gazowniach, — przeznaczony jest zatem do celów niemających z napędem pojazdów mechanicznych a więc z zużyciem dróg, nic wspólnego.

Do celów napędu samochodowego olej gazowy używany jest tylko w minimalnych ilościach nieprzekraczających 1 000 tonn rocznie, podczas gdy ogólne zużycie oleju gazowego wynosi rocznie około 51 tysięcy tonn.

Opłatą drogową obciążony został nie cały olej gazowy, lecz tylko jego lżejsze frakcje, mianowicie w granicach c. g. 0,865 — 0,880. Oleju tego wysłano w ciągu dwóch lat, t. j. od lipca 1933 do lipca 1935 r. na zapotrzebowanie rynku krajowego 11 500 tonn, z czego w samochodach specjalnego typu, zaopatrzonych w silniki systemu Diesel'a, zużyto około 2 000 tonn, — zatem pozostała ilość, t. j. 9 500 tonn zużyta została dla celów przemysłowych przez tartaki, młyny, elektrownie, oraz inne zakłady użyteczności publicznej, mimo, że nic ze zużyciem dróg nie miała wspólnego.

W tych warunkach, mimo obniżenia w ciągu wymienionych dwu lat cen oleju gazowego o 20%, zużycie tego paliwa stale się obniża, konsumenci bowiem nie chcąc płacić gospodarczo nieuzasadnionego podatku, przechodzą na inne materjały napędowe. Jest rzeczą charakterystyczną, że Ministerstwo Komunikacji, zawiadujące Funduszem Drogowym, żąda wyraźnie od przemysłu naftowego dostaw ciężkiego oleju gazowego o c. g. powyżej 0,880, wychodząc ze słusznego założenia, że używając oleju gazowego do innych celów, niż samochodowe, nie powinno obciążać swego budżetu na rzecz podatku drogowego.

W tym stanie rzeczy wysuwa przemysł naftowy następujące postulaty:

Odnośnie do benzyny przeprowadzona powinna być zasada, iż benzyna, zwolniona w całości lub części od opłaty podatku konsumcyjnego, powinna być zwolniona automatycznie od podatku drogowego, chodzi tu bowiem o ilości tego produktu, używane pod kontrolą władz skarbowych do celów przemysłowych.

Odnośnie do oleju gazowego — podatek drogowy należy znieść, wykorzystując uprawnienia Rady Ministrów z punktu 3 Art. 14 ustawy z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr. 45, poz. 352 z roku 1933), — nieliczne zaś samochody, używające do napędu oleju gazowego, opodatkowane być mogą bezpośrednio osobnemi opłatami; uskutecznienie tego nie będzie zbyt trudne, zważywszy, że ma się do czynienia tylko z kilkudziesięciu wozami na terenie całego kraju i to w dodatku będącymi w przeważającej liczbie w rękach Kolei Państwowych, jako autobusy Komunikacji Samochodowej P. K. P.

5. Podatek od olejów mineralnych. — Ulga podatkowa dla olejów przeznaczonych na opał.

Ze względu na złą konjunkturę eksportową oraz brak zapotrzebowania w kraju na oleje smarowe, posiada przemysł naftowy bardzo duże zapasy dystylatów olejowych pośledniejszego gatunku. Zapasy te więżą poważną część funduszów obrotowych przemysłu, uwolnienie się zaś od nich w obecnej sytuacji podatkowej i przewozowej (taryfy kolejowe) nie jest możliwe. Zbyt dla tych olejów znalezćby można na rynku krajowym tylko na cele opałowe, co pociągnęłoby za sobą konieczność sprzedaży ich po cenach wytrzymujących kalkulację, biorąc pod uwagę cel ich zużycia.

Cena tego oleju loco rafinerja, musiałaby znajdować się bardzo blisko 10 zł. za 100 kg. Podatek pobierany obecnie od dystylatów olejowych, w zależności od ich ciężaru gatunkowego, dochodzi do 7.70 zł. od 100 kg. Jasnem jest, że w tych warunkach o zbycie olejów na cele opałowe mowy być nie może.

Wyłania się więc konieczność całkowitego zwolnienia od podatku olejów, pzreznaczonych do celów opałowych, po myśli art. 3. Rozp. Prez. Rzp. z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od ole-

jów mineralnych (Dz. Ust. Nr. 27, poz. 252) względnie do obniżenia tego podatku do 20% stawki podatkowej.

Zwolnienie od podatku wzgl. jego obniżenie nie narazi Skarbu Państwa na uszczerbek w dochodach z tego powodu, iż oleje mineralne nie są w kraju używane do celów opałowych właśnie spowodu zbyt wysokiego opodatkowania — a przeciwnie stworzy nowy dochod dla Skarbu Pastńwa w formie podatku obrotowego, należytości przewozowych i t. d.

6. Podatek komunalny od kopalń.

Ustawa z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych, w brzmieniu obwieszczenia Ministra Spraw Wewnętrznych z 28 września 1932 (Dz. U. Nr. 106, poz. 884) zezwala w art. 5 związkom komunalnym, na których obszarze znajdują się kopalnie ropy naftowej, na pobór samoistnego podatku od kopalń.

Podatek wymierzany ma być od ilości wydobytego minerału i nie może przenosić 1% ceny wzgl. wartości sprzedażnej.

Wedle ustawy wpływy z podatku winny być użyte wyłącznie na cele inwestycyjne w miejscowościach, w których położone są kopalnie, budowle pomocnicze i inne przynależności kopalń naftowych.

Podatek ten, jak to wynika z przepisu 6 art. 5 ustawy, jest podatkiem celowym, t. zn., że wpływy z tego podatku mogą być użyte wyłącznie na pewien ściśle określony cel.

Przemysł naftowy walczy co roku z samorządami o wysokość tego podatku, który samorządy, nie bacząc na trudną sytuację kopalnictwa naftowego, usiłują uchwalać zawsze wysokości maksymalnej.

Pozatem samorządy — jakkolwiek podatek ten jest podatkiem celowym — używają go na różne cele budżetowe, z przemysłem naftowym nic wspólnego nie mające. Gmina Drohobycz i Borysław n. p. zbudowały z tego podatku rzeźnię, koszary dla wojska, drogę do Truskawca i t. p. a natomiast na cele związane z przemysłem naftowym żadnych kwot z tego podatku pobranych, wbrew wyraźnemu brzmieniu ustawy, nie użyto, choć n. p. drogi dojazdowe do kopalń są w stanie gorszym niż jakiekolwiek inne.

III. Zagadnienia komunikacyjne przemysłu naftowego

1. Taryfy kolejowe.

W ciągu lat 1929—1935 obniżone zostały w poważnej mierze ceny produktów naftowych. W Warszawie n. p. cena benzyny spadła ze zł. 89,10 na zł. 62,93 za 100 kg, a więc o 29,4%, podczas gdy jej koszty przewozu w relacji Drohobycz — Warszawa zwiększyły się o 26,2%. W tej samej relacji cena nafty obniżyła się o 32,8%, podczas gdy koszty przewozu wzrosły o 45,4%.

Analogiczne obliczenie w relacji Drohobycz — Poznań wykazuje wzrost kosztów przewozu benzyny o 31,2%, zaś zmniejszenie ceny o 27,8% a przy nafcie wzrost kosztów przewozu o 37,3%, przy obniżce ceny o 29,7%.

W relacji Drohobycz — Katowice stawki przewozowe dla oleju gazowego wzrosły o 15,5%, podczas gdy cena tego produktu spadła o 24,1%.

Zaznaczyć przytem należy, że przewóz produktów naftowych odbywa się w prywatnych cysternach, których koszty nabycia, amortyzacji, naprawy i rewizji pokrywają przedsiębiorstwa naftowe z własnych funduszów, tak, że Kolej, — odmiennie niż przy przewozie innych towarów, który odbywa się w wagonach, będących jej własnością, — powyższemi kosztami nie jest obciążona.

Jeszcze bardziej rażące jest zwiększenie się w czasie od 1929 do 1935 r. różnicy między ceną produktów w eksporcie, a wysokością eksportowych stawek taryfowych w tych samych latach.

W czasokresie tym cena benzyny spadła o 74% a stawki taryfowe w stosunku do wartości produktu wzrosły z 6,2% do 25%.

Analogicznie obliczony procent kosztów przewozu przy eksporcie nafty wykazuje wzrost w stosunku do jej wartości z 13,9 do 29,8%, — przy oleju gazowym z 17,3 do 42,1%, — a przy olejach smarowych z 9,8 do 24,6%.

*

Ze względu na brak zbytu dla dystylatów olejowych i corazto bardziej zwiększające się ich zapasy w rafinerjach zachodzi konieczność przeznaczenia niższych ich gatunków na cele opałowe. Nie można jednak obecnie wysyłać ich z rafineryj na ten cel z powodu wysokości stawek kolejowych, znacznie wyższych od stawek na olej gazowy.

*

Wobec powyższego wysuwa przemysł naftowy następujące postulaty:

a) Nie naruszając obecnego systemu taryf naftowych, polegającego na wyrównaniu stawek ropnych i produktowych, należy ze względu na zniżkę cen produktów naftowych przeprowadzić redukcję stawek zasadniczych, na których oparte zostało w roku 1928 obliczenie stawek wyrównawczych,

b) W celu umożliwienia ekspedycji nagromadzonych zapasów jeszcze w obecnym sezonie zimowym, należy obniżyć niezwłocznie stawki od olejów przeznaczonych na cele opałowe.

2. Hamulce Westinghouse'a.

W połowie września br. zwróciły się wszystkie Dyrekcje Kolei Państwowych do przemysłu naftowego z poleceniem zaopatrzenia do końca roku 1939 taboru cysternowego w urządzenie hamulca zespolonego Westinghouse'a, oraz wymiany ciągła na „typ 27".

Według obliczenia Ministerstwa Komunikacji kosztować ma zaopatrzenie jednej cysterny w hamulec Westinghouse'a 3 600 złotych.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w Polsce istnieje 5 000 cystern, a przemysł naftowy posiada około 3 500 wagonów prywatnie, i że w myśl życzenia i rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji przynajmniej połowa cystern ma być zaopatrzona w hamulce, a wszystkie w ciągła „typu 27" — to przekonamy się, że na przemysł naftowy narzuca się w ciągu 3 lat nowe obciążenie w wysokości około 8 300 000 zł.

Nie trzeba udowadniać, że tego ciężaru przemysł naftowy w dzisiejszej sytuacji ponieść nie może.

Przemysł naftowy wnosi tedy przeciw powyższemu obciążeniu zasadniczy sprzeciw, i domaga się zupełnego zwolnienia go od omawianego ciężaru.

O ileby jednak ze względu na transporty międzynarodowe cysterny do transportów takich używane, zaopatrzone być musiały w hamulce zespolone, natenczas należy przedewszystkiem ograniczyć ilość odnośnych cystern — do 50% wozów przemysłu naftowego, używanych do wysyłek eksportowych — podobnie zresztą jak to uczynił rząd względnie dyrekcje kolei w Czechosłowacji, Rumunji i Węgrzech.

Pozatem władze czeskie, jak również i władze innych krajów, zwolniły zupełnie od zastosowania nowych przepisów te cysterny, które są zbudowane przed rokiem 1905, a więc które mają więcej jak 30 lat, — wychodząc ze słusznego założenia, że te wagony nie są wysyłane z produktami na eksport, tylko służą do obsługi zapotrzebowania wewnętrznego.

Jak wiadomo, otrzymało Ministerstwo od firmy Westinghouse długoterminowy kredyt na urządzenia hamulcze i byłoby rzeczą konieczną i słuszną, aby Ministerstwo w ramach tego kredytu zakupiło także części składowe urządzeń hamulczych, potrzebne dla prywatnych właścicieli wagonów. W ten sposób Ministerstwo mogłoby przyznać długoterminowy kredyt także przemysłowi naftowemu, tak, że wykonanie inwestycyj przepisanych przez kolej nie byłoby w tym wypadku tak uciążliwe, jak przy konieczności natychmiastowego wyłożenia gotówki.

Przemysł naftowy, jedyny ze wszystkich przemysłów wielkich, posiada własny tabor i własnemi środkami go utrzymuje i w ten sposób wyręcza Państwo w jego zadaniach; dlatego jest rzeczą słuszną, by sam montaż przeprowadziły Polskie Koleje Państwowe swoim kosztem.

W końcu domaga się przemysł naftowy możności wprowadzenia ewentualnie innych zespolonych hamulców, n. p. systemu Bozic z Czechosłowacji, gdyż materjał na te hamulce, wyrabiane przez firmę Skoda, kosztuje 40% sumy, żądanej przez firmę Westinghouse.

3. Komunikacja kolejowa.

a) *Przestrzeń Lwów — Borysław.* Komunikacja między Lwowem i Zagłębiem borysławskiem jest obecnie niezmiernie utrudniona: fatalny stan drogi kołowej na tym odcinku utrudnia w wysokim stopniu komunikację samochodową, a połączenia kolejowe są nieliczne i wielce niedogodne, zwłaszcza po skasowaniu pociągu pośpiesznego, wskutek czego wyjazdy do Zagłębia borysławskiego połączone są z ogromną stratą czasu.

Problem komunikacji na odcinku Lwów — Borysław dałby się obecnie rozwiązać jedynie przez wprowadzenie wagonów motorowych. Wagony te będą miały spewnością znaczną frekwencję i zastąpią znakomicie zniesiony skutkiem braku rentowności pociąg pośpieszny na przestrzeni Lwów — Borysław.

b) *Przestrzeń Lwów — Krosno — Jasło.* Zagłębie zachodnie wykazuje coraz większą aktywność i wzmożony ruch wiertniczy. Pomimo tego połączenia kolejowe Lwowa z tem Zagłębiem są niewystarczające. Zasadniczym postulatem przemysłu naftowego jest utrzymanie w ciągu całego roku przyśpieszonego pociągu podkarpackiego, turystycznego, odchodzącego ze Lwowa w godzinach rannych w kierunku na Sambor — Jasło — Nowy Sącz, i równocześnie z zachodu do Lwowa na tej samej przestrzeni.

IV. Różne obciążenia przemysłu naftowego

1. „Notarjalność" kontraktów naftowych.

Ustawa naftowa określa wyraźnie, że prawo poszukiwania i wydobywania minerałów żywicznych powstaje przez jednostronne, sądownie lub notarjalnie uwierzytelnione, oświadczenie właściciela nieruchomości, stwierdzające, że prawa te odłącza od nieruchomości. Oświadczenie właściciela nieruchomości, dotyczące odłączenia prawa poszukiwania i wydobywania minerałów żywicznych, dlatego właśnie, że nie jest umową, nie wymagało i nie wymaga formy aktu notarjalnego, lecz tylko formy pisemnej i legalizacji podpisu przez notarjusza Taką też była praktyka przez szereg lat, aż do dnia wejścia w życie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 października 1933 roku (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 609), normującego prawo o notarjacie.

Artykuł 82 prawa o notarjacie, postanawiający w § 1, że „umowy o przejście, ograniczenie lub obciążenie prawa własności od nieruchomości

powinny być pod nieważnością samej umowy sporządzane w formie aktu notarjalnego“, interpretowany jest obecnie rozszerzająco w ten sposób, że zmusza się przedsiębiorstwa naftowe do przenoszenia praw naftowych przy pomocy dokumentu sporządzonego w formie aktu notarjalnego. Interpretacja ta niema żadnego uzasadnienia prawnego, naraża natomiast przemysł naftowy na duże bardzo trudności i niepotrzebne wydatki.

Jak wiadomo, sporządzenie t. zw. kontraktu naftowego nie jest rzeczą łatwą, a używani są do tego celu adwokaci, wybitni specjaliści w tym kierunku. I obecnie, gdy władze wymagają do ważności przeniesienia praw naftowych aktu notarjalnego, cała treść takiego aktu sporządzana jest przez adwokata, gdyż notarjusz z konieczności mniej obeznany z życiem przemysłowem, natrafia normalnie przy sporządzaniu takiego aktu na różne trudności. Tekst gotowego „kontraktu naftowego“, sporządzonego przez adwokata, oddaje się w praktyce notarjuszowi, który go bez zmiany treści przepisuje, nadając mu jedynie formę zewnętrzną przepisaną dla aktu notarjalnego. W rezultacie opłaca przemysł naftowy podwójne koszty, raz bowiem zapłacić musi specjaliście adwokatowi za sporządzenie treści aktu, drugi raz natomiast opłaca niepotrzebnie i wbrew ustawie wysoką taksę notarjalną.

Zachodzą także i inne dalsze trudności, a przedewszystkiem przy t. zw. „komasacjach“, zawieranych na podstawie umów zwykle z kilkunastu lub kilkudziesięciu właścicielami rozdrobnionych działek gruntowych.

Uzyskanie od takiej ilości osób oświadczeń, zniewolenie wszystkich do pozostania w kancelarji notarjalnej aż do chwili odczytania i podpisania aktu, a nawet samo przybycie wszystkich tych kontrahentów, którzy nieraz w różnych wsiach mieszkają, w jednym i tym samym dniu i godzinie do kancelarji notarjalnej, jest niezmiernie utrudnione. W następstwie tego spisuje się w tych wypadkach akt notarjalny z tą lub inną grupą współwłaścicieli, a z chwilowo nieobecnymi sporządza się później dalsze osobne akty notarjalne, co niebywale utrudnia całe postępowanie, mnoży zupełnie niepotrzebne koszty i opaźnia prace wiertnicze.

Wydanie ścisłych instrukcyj, uniemożliwiających podciąganie kontraktów naftowych pod obowiązek nadawania im formy aktu notarjalnego, usunie jedną z poważnych trudności, z któremi walczy przedsiębiorstwo naftowe w chwli uruchomiania swego warsztatu.

2. Opłaty za rurociągi na drogach państwowych i samorządowych.

W zagłębiach naftowych przemysł naftowy zmuszony jest prowadzić wzdłuż dróg państwowych i samorządowych rozległą sieć rurociągów, służących do przetłaczania ropy, gazów ziemnych, wody, dalej przewodów telefonicznych, telegraficznych, transmisyj i innych urządzeń.

Za użycie gruntu samorządowego, względnie państwowego dla powyższych celów, liczą odnośne zarządy przemysłowi naftowemu olbrzymie opłaty i tak n. p .Wydział Powiatowy w Drohobyczu za rok budżetowy 1933/34 ustanowił metrowe od powyższych urządzeń na 20 gr od 1 metra bieżącego i cala, przy przejściu zaś rurociągów w poprzek drogi 50 zł. za jedno przejście.

Opłat tych dotąd nie obniżono.

Powyższe opłaty, nie stojące w żadnym stosunku do świadczeń wzajemnych, są poprostu nowym podatkiem, płaconym na rzecz związków samorządowych.

W tym stanie rzeczy, należałoby ustalić taryfę za metrowe na drogach samorządowych i państwowych, tudzież na gruntach samorządu i państwa w maksymalnej wysokości 5 gr od 1 m. b., bez względu na dymenzję, względnie 5 gr. od 1 m^2 zajętej powierzchni rocznie.

Opłata ta równa się zł. 500 rocznie za 1 ha. użytej powierzchni, a więc nawet przewyższa cenę nabycia 1 ha gruntu na własność.

3. Obciążenie tablic firmowych opłatami samorządowemi.

Ze względu na bezpieczeństwo publiczne, jak i na mocy obowiązujących przepisów górniczo-policyjnych, zobowiązane są przedsiębiorstwa zamieszczać nad kopalniami, warsztatami kopalnianemi, zbiornikami gazowemi, środkami komunikacyjnemi, rozwożącemi produkty naftowe i t. d. tablice z oznaczeniem firmy względnie nazwiska przedsiębiorcy.

Samorządy traktują jednak powyższe oznaczenia właścicieli danych objektów jako reklamę i wymierzają od napisów tych komunalny podatek od szyldów.

Ustawa o tymczasowem uregulowaniu finansów komunanlych z 11 sierpnia 1923 r. i statut wzorowy wydany przez Ministerstwo Skarbu — jako załącznik do rozporządzenia wykonawczego z dnia 18 marca 1924 r. — daje gminom prawo do pobierania tego podatku jedynie od tych napisów, które nie są ustawowo wymagane i które bezsprzecznie umieszczone są w celach ściśle reklamowych.

W warunkach powyżej opisanych jest ten podatek nieuzasadniony, gdyż tam, gdzie chodzi o konieczność i bezpieczeństwo publiczne, nie powinno się nakładać podatku, tembardziej, że intencją ustawodawcy było obłożenie podatkiem reklamy jako takiej.

Z tych względów należy wydać rozporządzenie, które ściśle rozgraniczyłoby reklamę od ustawowego obowiązku oznaczania objektów nazwiskiem właściciela.

4. „Opodatkowanie“ dzwonków elektrycznych na stacjach benzynowych.

Niektóre samorządy wymagają przy budowie stacyj benzynowych na ich terytorjum, by stacje te zaopatrzone były w dzwonki, prowadzące do mieszkania obsługującego stację benzynową. Postulat powyższy wysuwają stale wobec przemysłu naftowego także kluby automobilowe,

tudzież organizacje turystyczne i przemysł samochodowy.

Uznając słuszność tego postulatu zainstalowały przedsiębiorstwa naftowe dzwonki prawie we wszystkich stacjach benzynowych.

Tymczasem, niektóre Dyrekcje Poczt i Telegrafów, opierając się na mylnej interpretacji rozporządzenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 13 marca 1935 r. Dz. U. Nr. 18, poz. 104, wymagają dla tego rodzaju urządzeń specjalnego zezwolenia właściwej Dyrekcji Poczt i Telegrafów, tudzież niewspółmiernych opłat miesięcznych. I tak n. p. Dyrekcja Okręgowa Poczt i Telegrafów w Katowicach, zażądała od „Polminu“ miesięcznej opłaty w wysokości zł. 17 od każdego dzwonka do obsługi, znajdującego się na stacji benzynowej.

W następstwie tego firmy wydały zarządzenie, aby wszystkie dzwonki na stacjach benzynowych, które przecież umieszczone tam zostały bądźto na żądanie władz samorządowych, bądź też dla wygody turystów, zostały skasowane, gdyż tak wysoka opłata, nie wytrzymuje kupieckiej kalkulacji.

Z powyższych powodów należałoby wydać dla wszystkich Dyrekcyj Poczt i Telegrafów okólnik, że podciąganie dzwonków na stacjach benzynowych pod art. 8 ustawy o Poczcie, Telegrafach i Telefonie, jest niewłaściwe i na przyszłość miejsca mieć nie może.

V. Sprawy podatków i opłat, różne, ogólne, interesujące również przemysł naftowy

1. Podatek dochodowy. — Amortyzacja.

Praktyka władz skarbowych wykazuje w ostatnich miesiącach dużą niejednolitość w odniesieniu do sprawy amortyzacji, traktowanej wobec nowych przepisów Kodeksu Handlowego oraz ustaw podatkowych raz jako prawo podatnika, a kiedyindziej jako jego obowiązek. Praktyka ta, dotychczas nieustalona, wprowadza do życia gospodarczego moment niepewności i naraża równocześnie poszczególne przedsiębiorstwa na duże straty w tym wypadku, kiedy amortyzacja uważana będzie za obowiązek w roku gospodarczym, w którym przedsiębiorstwo wykazuje straty.

Dla wyjaśnienia i uregulowania tej sprawy wysunięte zostały przez życie gospodarcze następujące tezy:

a) Prawo czynienia odpisów amortyzacyjnych wygasa w momencie, w którym łączna suma uskutecznionych odpisów wyczerpie wartość pierwotną przedmiotu amortyzowanego.

b) Wysokość odpisów amortyzacyjnych w danym roku bilansowym nie może być większa niż norma zużycia, przewidziana w art. 6 o podatku dochodowym i § 15 rozp. wykonawczego.

c) Przy zachowaniu obu powyższych zasad podatnik ma swobodę w dokonywaniu odpisów na amortyzację w ciągu całego okresu użytkowania danego przedmiotu, t. zn. że w danym roku bilansowym może uskutecznić odpisy amortyzacyjne lub nie, a również wysokość odpisów pozostawiona jest jego uznaniu w ramach zasady punktu b).

d) Nierównomierność odpisów, jak również zaniechanie odpisów w jednym lub kilku latach bilansowych, nie może stanowić podstawy do uznania rachunkowości za nieprawidłową, i nie może być powodem do wszczęcia akcji przeciwko przedsnębiorstwu z powodu nieprawidłowej rachunkowości.

Prosimy o dostosowanie praktyki Władz Skarbowych do zestawionych wyżej zasad.

2. Podatek dochodowy. — Składki na cele społeczne.

Przedsiębiorstwa naftowe opłacają poważne sumy na cele społeczne, związane pośrednio lub bezpośrednio z ich działalnością zawodową. Dotychczasowa praktyka władz skarbowych nie pozwala jednak strącać tych wydatków od przychodu.

Jako przykład przytaczamy wprowadzoną przez Departament Górniczo-Hutniczy Ministerstwa Przemysłu i Handlu składkę na Fundusz Społeczny tegoż Departamentu, którą „opodatkowany“ został cały przemysł wedle stawek jednolitych, obliczanych od ilości wyprodukowanej ropy i gazu ziemnego. Z wymienionego Funduszu pokryte zostały np. koszty wykończenia gmachu Akademji Górniczej w Krakowie, a pozatem udzielono subwencyj na różne wydawnictwa naukowe i t. p.

Również opodatkowany został przemysł naftowy jednolitemi opłatami od każdego szybu na rzecz „Karpackiej Stacji Geologicznej“ tudzież Komisyj Technicznych przy Okręgowych Urzędach Górniczych.

Te i tym podobne składki, uiszczane przez przemysł noszą do pewnego stopnia charakter daniny publicznej, z zebranych bowiem sum pokrywane zostają wydatki, które w warunkach normalnych pokrywa Skarb Państwa — a z drugiej znów strony składki tego rodzaju związane są faktycznie, chociaż może nie formalnie z prowadzeniem przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 6 ustawy o państw. podatku dochodowym.

Przy obecnej praktyce władz skarbowych, nie uznających starącania wymienionych kosztów od przychodu, opłacają przedsiębiorstwa naftowe podatek dochodowy od wydatków, które ten dochód zmniejszają i zdarza się nawet w praktyce, że ta właśnie pozycja wpływa na podwyższenie skali podatkowej.

Jest rzeczą słuszną, aby składki na cele społeczne, uiszczane przez przedsiębiorstwa, w któ-

rych przemysł niejednokrotnie wyręcza Skarb Państwa, uważane były za koszty strącalne po myśli art. 6 ustawy o państwowym podatku dochodowym.

3. Podatek przemysłowy. — Sprawy wynikające ze stosunku komisowego.

a) Prowadzenie ksiąg handlowych przez komisanta.

Według art. 5, p. 5 ustawy o podatku przemysłowym, uważa się za komisowe przedsiębiorstwa sprzedaży, działające we własnem imieniu i na rachunek osób trzecich, które prowadzą prawidłowe księgi handlowe i udowodnią stosunek komisu oraz wysokość wynagrodzenia komisowego umową lub korespondencją. W przeciwnym razie przedsiębiorstwa winny być traktowane jako działające na rachunek własny.

W wyjątkowych, gospodarczo uzasadnionych wypadkach, służy Ministrowi Skarbu prawo zwalniania komisantów od obowiązku prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych, o ile stosunek komisowy i obrót wynika z prawidłowo prowadzonych ksiąg komitenta.

Na podstawie tego przepisu domaga się przemysł naftowy zwolnienia komisantów od obowiązku prowadzenia ksiąg handlowych i ustalania obrotu — prowizji komisanta — według ksiąg prawidłowo prowadzonych przez komitenta. Tego rodzaju zwolnienie ma wielkie znaczenie dla zwiększenia obrotu i umożliwienia sprzedaży produktów naftowych przez zmniejszenie kosztów prowadzenia przedsiębiorstw komisowych, których dochody nie pozwalają na utrzymanie specjalnego księgowego oraz aparatu biurowego.

Ministerstwo Skarbu, w uwzględnieniu tych motywów okólnikiem z dnia 17 lipca 1935 roku L. D. V. 22965/4/45, zwolniło komisantów szeregu firm naftowych od wspomnianego obowiązku na rok 1934 i 1935, zaznaczając jednak, że w przyszłości takich zezwoleń udzielać nie będzie.

Tymczasem stosunki w dziale sprzedaży produktów nie doznały polepszenia i ponowne wprowadzenie przymusu prowadzenia ksiąg handlowych przez komisantów utrudni bardzo sprzedaż produktów naftowych, tak ważną choćby ze względu na zamierzoną motoryzację kraju.

Przemysł naftowy domaga się przeto dalszego zwalniania komisantów odpowiedzialnych przedsiębiorstw naftowych od obowiązku prowadzenia ksiąg handlowych, a to tembardziej, że firmy te przyjmują na siebie odpowiedzialność za zaległości komisantów w podatku obrotowym.

b) Sprawa wyłączenia z pod węzła egzekucji towarów, zajętych na pokrycie zaległości w podatku przemysłowym, a będących własnością komitenta.

Niektóre urzędy skarbowe zajmują w drodze egzekucji na pokrycie zaległości w podatku przemysłowym komisanta, produkty naftowe, należące do komitenta, opierając się na artykule 140 ordynacji podatkowej, stanowiącym, że należnościom z tytułu podatku przemysłowego i dodatku do tego podatku, przysługuje prawo pierwszeństwa zaspokojenia z całego majątku ruchomego, należnego do przedsiębiorstwa, objętego tym podatkiem.

Na prośby o wyłączenie z pod węzła egzekucji odnośnych towarów urzędy skarbowe nie godzą się, powołując się na wyroki Sądu Najwyższego, między innemi na wyrok z 27 stycznia 1932 r., według którego państwowy podatek przemysłowy korzysta z ustawowego pierwszeństwa zaspokojenia z całego majątku ruchomego, należącego do przedsiębiorstwa, obłożonego tym tym podatkiem, bez względu na to, czy ruchomości takie są własnością podatnika, czy osób trzecich.

Ministerstwo Skarbu, w okólniku z dnia 4 grudnia 1930 r. stanęło na odmiennem stanowisku wyjaśniając, że podatek przemysłowy korzysta z ustawowego pierwszeństwa w zaspokojeniu z całego majątku ruchomego, należącego do przedsiębiorstwa, o ile majątek ten stanowi własność podatnika.

Mimo tego okólnika, niektóre urzędy skarbowe nie wyłączają z pod egzekucji zajętych towarów komitenta i dlatego byłoby pożądanem, aby Ministerstwo Skarbu ponownie stwierdziło swoje stanowisko nowym okólnikiem, ustalającym postępowanie Urzędów Skarbowych w tego rodzaju wypadkach.

c) Świadectwa przemysłowe dla stacyj benzynowych.

Niektóre urzędy skarbowe domagają się wykupna świadectwa na prowadzenie stacji benzynowej nietylko przez komitenta, t. j. właściciela stacji benzynowej, lecz także przez komisanta, obsługującego stację.

Pożądanemby było autorytatywne wyjaśnienie tej kwestji w tym duchu, że wykupienie świadectwa przez właściciela stacyji benzynowej t. j. komitenta, jest wystarczające i że świadectwo takie upoważnia komisanta do prowadzenia danej stacji bez wykupienia odzielnego świadectwa przemysłowego.

4. Ordynacja podatkowa. — Księgi handlowe.

a) „Opóźnianie" wpisywania dat buchalteryjnych.

Artykuł 86 Ordynacji Podatkowej postanawia, iż: „księgi, prowadzone prawidłowo i rzetelnie, stanowią podstawę dla wymiaru podatków", a artykuł 87 w § 1 tejże ustawy normuje, że „za prawidłowe uważa się księgi, prowadzone w myśl przepisów obowiązującego Kodeksu Handlowego oraz zasad księgowości i zwyczajów handlowych".

Rozporządzenie wykonawcze do cytowanej ustawy postanawia w § 54 w ust. 1, że: „za prawidłowe w myśl art. 87, § 1 Ordynacji Podatkowej uważa się księgi wówczas, gdy ich rodzaj,

forma i sposób prowadzenia zgodne są z przepisami Kodeksu Handlowego, zasadami księgowości i zwyczajami handlowemi".

Cytowane postanowienia są przedmiotem częstej różnicy zdań między władzami skarbowemi a przedsiębiorstwami naftowemi. Władze zarzucają niejednokrotnie, że księgi nie są prowadzone ajour, a temsamem nieprawidłowe. Zdaniem przemysłu, określenie, co należy uważać za opóźnienei w wpisywaniu dat buchalteryjnych, pozostawione być musi poszczególnym przedsiębiorstwom, gdyż zależy to od rodzaju interesów danej firmy i od jej decyzji, czy pewną datę buchalteryjną można wpisać do ksiąg zaraz, czy też dopiero z określonem opóźnieniem. I tak np. w kopalnictwie naftowem musi odbyć kontrola faktur artykułów kopalnianych długą drogę, zanim odnośny rachunek wpisuje się do ksiąg. Istnieją zresztą nawet orzeczenia N. T. A. z dnia 19 czerwca 1929 r. L. Rej. 4360/27 i z dnia 22 kwietnia 1931 r. L. Rej. 4194/29, wedle których płatnikom przysługuje swoboda wyboru takiego prowadzenia ksiąg, jaki uważają za wystarczający i właściwy, byleby ten sposób był zgodny z zasadami prawa i zwyczajami kupieckiemi oraz umożliwiał stwierdzenie zupełności i rzetelności wpisów.

Przemysł naftowy prosi zatem, by praktyka władz skarbowych zmieniona została w ten sposób, by władze te nie odrzucały ksiąg jako nieprawidłowych w razie opóźnienia kontowania takich rachunków, których wcześniejsze wciąganie do ksiąg jest z punktu widzenia normalnej gospodarki przedsiębiorstwa błędne lub niecelowe.

b) Ujawnianie odbiorców przy dostawach hurtowych.

Wykonywanie ust. 2 § 54 cyt. rozporządzenia wykonawczego powoduje również skargi ze strony przedsiębiorstw. Ustęp ten postanawia że: „nie uważa się za prawidłowe ksiąg, w których nie są ujawniane firmy lub nazwiska odbiorców i dostawców przy hurtowym zakupie i sprzedaży towarów".

W związku z tem należy zauważyć, iż zachodzą często wypadki, że odbiorca kupując za gotówkę, nie wymienia swego prawdziwego nazwiska, lecz podaje nazwisko fikcyjne dla uchylenia się od zapłaty podatku obrotowego, wiedząc o tem, że Biuro Informacyjne Izby Skarbowej bada w księgach nazwiska odbiorców. Pomimo tego, że ustawa nie nakłada nigdzie obowiązku sprawdzania, czy odbiorca podaje nazwisko prawdziwe czy fikcyjne i że obowiązek taki byłby nawet praktycznie niewykonalny, władze skarbowe kwalifikują w tych wypadkach księgi jako nieprawidłowe.

Onośnie zatem do ust. 2 § 54 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10 września 1934 r. (Dz. U. Nr. 91, poz. 821) prosi przemysł o zmianę cytowanego rozporządzenia w tym kierunku, by Władze Skarbowe nie wymagały od przedsiębiorstw badania nazwisk odbiorców, co w praktyce natrafia na niepokonalne nieraz trudności, oraz by nie odrzucały z tego powodu ksiąg jako nieprawidłowych.

5. Opłaty za nadmierne zużycie dróg.

Na podstawie art. 23 ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych Dz. U. Nr. 6, poz. 32 z r. 1921 pobierają zarządy gminne specjalne opłaty za nadmierne zużycie dróg, względnie bruków miejskich.

Brak rozporządzenia wykonawczego, względnie taryfy ustalających zarówno definicję „nadmiernego zużycia dróg", jak i wysokości tych specjalnych opłat, daje możność do niewłaściwego stosowania art. 23, jak również pobierania tych opłat w dowolnych, niejednokrotnie zupełnie nieuzasadnionych granicach.

Z praktyki przytaczamy przykłady następujące, ilustrujące postępowanie władz samorządowych:

a) wymierzono opłatę tak wysoką, że z podziału jej wypada za jeden przewóz towaru o tonażu około 250 kg własnym taborem, kwota Zł. 2.50, czyli, że za tę kwotę można było przewieźć ten towar taborem obcym,

b) mimo, że rok rocznie obrót się zmniejsza, gminy podwyższają co roku opłaty z tego tytułu, i to w takim nieproporcjonalnym stosunku, że opłatę, która w roku 1931 wynosiła wygórowaną już kwotę Zł. 250, wymierzono na rok 1934 w wysokości Zł. 400.

Należałoby wydać rozporządzenie, definiujące „nadmierne zużycie dróg" oraz zawierające taryfę, względnie normujące wysokość tych specjalnych opłat w granicach życiowo i praktycznie uzasadnionych.

6. Opłaty drogowe t. zw. „szarwarkowe".

Ustawa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. Nr. 6, poz. 32 z r. 1921) zezwala w art. 29 radom gminnym na pobieranie dla budowy i utrzymania dróg gminnych — opłat w gotówce a pozatem także na pociąganie płatników do robocizny pieszej i ciągłej.

W myśl art. 31 może rada gminna, na podstawie statutu, zatwierdzonego przez władze nadzorcze, zastąpić świadczenia w naturze opłatami w gotówce.

Dla braku szczegółowych przepisów, rozpiętość pobierania opłat w gotówce, względnie świadczeń w naturze jest różnolita i aczkolwiek oparta na statutach, zatwierzonych przez władze nadzorcze, granice jej wynoszą od 15% do 300% ceny świadectwa przemysłowego, względnie innych podatków bezpośrednich.

Należałoby wydać rozporządzenie, normujące wysokość opłat w gotówce, z tem, że ich rozpiętość winnaby się wahać w granicach minimalnych ceny świadectwa przemysłowego, względnie innych podatków bezpośrednich.

VI. Sprawy różne, ogólne, interesujące również przemysł naftowy

1. Obowiązki statystyczne.

Notoryczną jest rzeczą, że przemysł naftowy w obu zasadniczych jego działach, t. j. kopalnianym i przetwórczym, przeciążony jest licznemi i uciążliwemi obowiązkami statystycznemi, które wymagają utrzymywania licznego personelu i obciążają go nieproduktywnemi wydatkami.

Najbardziej uciążliwe dla przemysłu naftowego są obowiązki statystyczne nie wobec władz górniczych, a nawet nie tyle wobec Głównego Urzędu Statystycznego, ile ze strony lokalnych władz i urzędów, — tudzież władz centralnych innych resortów.

Przeciążenie przemysłu naftowego obowiązkami statystycznemi było już na skutek akcji organizacji gospodarczych i Izb Przemysłowo-Handlowych przedmiotem rozważań w Prezydjum Rady Ministrów w miesiącu marcu 1935 r., lecz żadnych rezultatów i uregulowania tej sprawy przemysł naftowy się dotąd niedoczekał.

Na połowę października 1935 r. projektowana była konferencja w Głównym Urzędzie Statystycznym z udziałem Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, na której miał być rozpatrywany całokształt sprawy przeciążania przedsiębiorstw obowiązkami statystycznemi.

Jak się dowiadujemy, konferencja dotąd zwołaną nie została.

Pierwszym postulatem w tej dziedzinie, to skoncentrowanie statystyki administracyjnej w Głównym Urzędzie Statystycznym i zakaz zarządzania ankiet przez inne władze i instytucje tak państwowe, jak i samorządowe bez zgody Głównego Urzędu Statystycznego.

Drugim postulatem — to ograniczenie ankiet statystycznych do istotnie koniecznych rozmiarów.

Trzecim — to uproszczenie i ujednostajnienie formularzy statystycznych.

Cały obszerny materjał w tej sprawie, w szczególności wykazy wszystkich ankiet, posiada samorząd gospodarczy, tudzież organizacje przemysłu naftowego.

2. Ogłoszenia w „Monitorze“ i innych czasopismach urzędowych.

Na zasadzie obowiązujących obecnie przepisów obowiązane są spółki akcyjne zwołanie swych walnych zgromadzeń ogłaszać dwukrotnie:

a) w „Monitorze Polskim“, b) w „Polsce Gospodarczej“, c) w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu i d) w jednym z dozwolonych dzienników.

Podobnie zobowiązane są spółki akcyjne i spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, ogłaszać w tychże czterech czasopismach komunikaty o walnych zgromadzeniach uniwersalnych i publikować swoje bilanse.

Taryfy za ogłoszenia tak w „Monitorze Polskim“ jak i w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu, są niepomiernie wygórowane.

Ten przymus ogłoszeniowy w tylu czasopismach jest dla przemysłu naftowego, zwłaszcza dla spółek finansowo słabszych, ogromnem obciążeniem zupełnie niepotrzebnem i nieproduktywnem i jest w rzeczywistości specjalnym podatkiem, płaconym na utrzymanie wydawnictw urzędowych.

W tym stanie rzeczy należałoby:

a) przymus ogłoszeniowy ograniczyć jedynie do „Monitora Polskiego“ i jednego z dowolnych dzienników,

b) taryfy ogłoszeniowe „Monitora Polskiego“ wydatnie obniżyć.

3. Przymus aktu notarjalnego dla walnych zgromadzeń spółek akcyjnych.

Przepisy kodeksu handlowego wymagają dla walnych zgromadzeń spółek akcyjnych, pod rygorem nieważności, formy aktu notarjalnego.

Powyższy przepis stanowi poważne obciążenie przemysłu naftowego, zwłaszcza słabszych spółek akcyjnych, gdyż obszerne protokoły i kilku-godzinne nieraz posiedzenie, połączone ze sprawozdaniem zarządu, omawianiem bilansu i t. d., powoduje koszty, idące czasami w tysiące złotych.

Wobec powyższego, należałoby przepis powyższy zmodyfikować w ten sposób, że o ileby względy bezpieczeństwa obrotu wymagały spisania protokołu z walnego zgromadzenia w formie uroczystej, to w takim wypadku walne zgromadzenia odbywałyby się w obecności notarjusza, który zalegalizowałby podpisy na odnośnych protokołach.

4. Komornicy.

Przemysł naftowy przyłącza się do żądań innych organizacyj gospodarczych co do zniesienia instytucji komorników i powierzenia egzekucji sądom na tych zasadach, jakie obowiązywały wedle b. austrjackiej ordynacji egzekucyjnej.

5. Kartele notarjalne.

Przemysł naftowy przyłącza się do żądań innych organizacyj gospodarczych co do zniesienia kartelu notarjuszów we Lwowie.

Inż. Wacław BÓBR
Warszawa

Cena sprzedażna benzyny

W zeszycie Nr. 205 z dnia 21 października br. wydawnictwa „Tägliche Berichte über die Petroleumindustrie“ podane są w artykule „Benzinpreis und Benzinsteuern in Europa“ ceny sprzedażne pompowe benzyny samochodowej w różnych krajach Europy, w zestawieniu z obciążeniami podatkowemi oraz kosztem nabycia. Ze względu na powtarzające się u nas stale ataki prasowe na cenę benzyny samochodowej, ciekawe jest porównanie poziomu i konstrukcji tej ceny u nas i w innych krajach.

Opierając się na datach, przytoczonych w powołanym artykule, podajemy poniżj tabelę, charakteryzującą konstrukcję cen benzyny w głównych krajach Europy:

Dla wykazania konstrukcji ceny sprzedażnej benzyny w Polsce, zatrzymamy się przedewszystkiem na ustaleniu kosztu własnego tego produktu loco rafinerja bez podatku spożywczego. U nas, jako w kraju produkującym surowiec naftowy, koszt własny benzyny odgrywa tę samą rolę, co cena benzyny loco granica w krajach importujących.

Głównym elementem w kształtowaniu się kosztu własnego benzyny jest cena rynkowa surowca ropnego. Ze względu na trudne warunki geologiczne naszych złoży ropnych, małą wydajność szybów i wysokie obciążenia bruttowe, cena surowca ropnego jest u nas kilkakrotnie wyższa, niż w innych krajach i wynosi przeciętnie zł. 1 400 za cysternę 10 tonnową loco kopalnia, czyli około 12 gr za 1 litr, t. j. drożej niż benzyna cif. port w krajach importujących.

Tabela I.

Ceny benzyny w różnych państwach.

Miasto	Cena 1 ltr. w walucie krajowej	Kurs giełdowy	Cena 1 ltr. w groszach polskich	Koszty na 1 litr: Cena benz. loco granica	Podatek i cło	Suma gr	Pozostaje na koszty handlowe gr
Rzym	Lir 2.79	32.50	90.7	7.5	64.3	71.8	18.9
Paryż	Fr. 2.13	35.01	74.6	8.4	54.7	63.1	11.5
Berlin	RM. 0,35	213.70	74.8	8.0	42.5	50.5	24.3
Wiedeń	Sch. 0.59	101.25	59.7	9.8	38.5	48.3	11.4
Praga	Kč. 2.90	21.99	63.8	9.5	33.4	42.9	20.9
Bruksela	B. Fr. 2.35	89.30	42.3	8.3	27.7	36.0	6.3
Amsterdam	Fl. 0.135	360.50	48.7	8.3	25.6	33.9	14.8
Zurich	S. F. 0.43	173.05	74.4	13.3	40.7	54.0	20.4
Londyn	Ł. 0.1.6	Ł. = 26.11	43.1	8.3	19.2	27.5	15.6
Budapeszt	P. 0.43	157.41	67.7	16.1	34.6	50.7	17.0
Kopenhaga	K. 0.31	116.55	36.1	8.7	15.1	23.8	12.3
Stockholm	K. 0.27	134.60	36.3	8.7	13.6	22.3	14.0
Oslo	K. 0.26	131.10	34.1	8.7	13.1	21.8	12.3

Wszystkie kraje, wymienione w powyższej tabeli, są zasadniczo krajami importującemi benzynę. Wprawdzie niektóre z tych krajów, jak Francja, Niemcy, Włochy, Czechosłowacja oraz Austrja — posiadają również i własną produkcję ropną, ale benzyna produkowana w tych krajach z własnego surowca stanowi tylko niewielki odsetek w stosunku do konsumcji. Krajowa benzyna jest oczywiście wolna od cła, które stanowi w daynm wypadku pramję, popierającą krajową produkcję. W naszych warunkach sprawa przedstawia się wręcz odwrotnie, gdyż rynek krajowy pokrywać musi u nas straty eksportowe.

Przy studjowaniu powyższej tabeli rzuca się w oczy wysokie opodatkowanie benzyny. Daniny publiczne stanowią od 151% (w Szwecji) do 857% (w Italji) kosztu nabycia benzyny loco granica.

W Warszawie cena pompowa benzyny wynosi 68 gr. za litr. Cena ta jest niższa od ceny w Italji, Francj, Niemczech i Szwajcarji, natomiast wyższa od ceny w pozostałych z pośród rozpatrywanych krajów.

Koszt własny poszczególnych produktów naftowych loco rafinerja w Drohobyczu, a w tej liczbie i benzyny, ustalamy w ten sposób, że kosztami surowca i wszystkiemi kosztami przeróbczemi obciążymy poszczególne produkty proporcjonalnie do ich ceny rynkowej, z wyłączeniem oleju wagonowego, dostarczonego dla P. K. P., smarów stałych, asfaltu, koksu i produktów odpadkowych, których koszt własny przyjmujemy w wysokości ich ceny sprzedażnej.

Wydatki rafinerji przy przeróbce jednej cysterny (10 tonn) ropy loco rafinerja w Drohobyczu są następujące:

Surowiec ropny (przeciętnie)	Zł. 1 400.—
Przeróbka w rafinerji	„ 450.—
Użycie cysterny (produkty)	„ 30.—
Koszty ogólne, oprocent. kapitału	„ 100.—
Amortyzacja rafinerji	„ 150.—
Razem	Zł. 2 130.—

t. j. zł. 21.30 na 100 kg ropy.

Kosztów dostawy ropy do rafinerji nie uwzględniamy, ograniczając się do rozpatrzenia najbardziej korzystnego wypadku, gdy ropa tłoczona jest w kapalni bezpośrednio do zakładu przeróbczego. Utarg ze 100 kg przerobionej ropy loco Drohobycz na podstawie wydajności za pierwsze 8 miesięcy br. i przy obecnych cenach, przedstawiony został w tabeli II.

Przytoczony wyżej utarg jest przeciętnym utargiem całego przemysłu, a więc zarówno firm eksportujących, jak i małych zakładów przeróbczych, posiadających w myśl Rozp. Ministra Przem. i Handlu z dnia 12 października 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 754), przywilej sprzedaży całej wytwórczości w kraju. Przywilej ten przysługujący małym zakładom przeróbczym stanowi dla wielkich firm eksportujących obciążenie w wysokości 64 groszy na każde 100 kg przrobionej przez nich ropy. Uwzględniając powyższe, otrzymamy utarg wielkich rafineryj ze 100 kg przerobionej ropy w sumie zł. 18,61. Pełna strata wielkich rafineryj na 100 kg przerobionej ropy wynosi zatem sumę 2,69 zł.

Strata całego przemysłu na każde 100 kg przerobionej ropy wynosi zł. 2,05. Dzieląc stratę na główne produkty naftowe proporcjonalnie do ich udziału w utargu, otrzymamy koszt własny 100 kg tych produktów w wysokości następującej:

	Dla całego przemysłu	Dla firm eksportujących
Benzyna	Zł. 31.79	Zł. 33.83
Nafta	„ 23.70	„ 24.46
Olej gazowy i opał.	„ 13.61	„ 14.05
Olej lekki	„ 15.20	„ 15.69
Oleje smarowe	„ 19.42	„ 20.05
Parafina	„ 54.36	„ 56.12

Tabela II.

Utarg ze 100 kg przerobionej ropy.

Produkt	Wydajność z ropy %	Sprzedaż w kraju w stosunku do wytw. %	Cena krajowa za 100 kg zł	Cena eksport. za 100 kg zł	Cena przecięt. za 100 kg zł	Suma utargu zł
Benzyna	17.07	47.0	42.50	15.04	28.62	4.88
Nafta	28.93	80.0	24.50	8.64	21.33	6.38
Olej gazowy	17.75	62.0	17.00	4.50	12.25	2.17
Olej lekki	2.30	62.0	19.00	5.00	13.68	0.31
Olej smarowy	11.73	35.0	36.00	7.50	17.48	2.05
Olej wagonowy	1.20	100.0	20.00	—	20.00	0.24
Parafina	4.99	25.0	88.00	35.90	48.93	2.44
Smary stałe	0.60	100.0	35.00	—	35.00	0.21
Asfalt	3.86	60.0	16.20	5.16	11.78	0.45
Koks	1.02	40.0	3.50	3.50	3.50	0.04
Pozostałości	2.67	100.0	3.00	—	3.00	0.08
Razem	92.12	—	—	—	—	19.25

Znając obecnie koszt własny wytworzenia produktów wyliczamy obciążenie sprzedawanych w kraju produktów z tytułu eksportu. Obciążenie to równa się różnicy między kosztem własnym produktów, a utargiem uzyskanym faktycznie w eksporcie. Następnie różnicę tę dzielimy na sprzedawane w kraju produkty. Całe obliczenie prowadzimy w stosunku do 100 kg ropy, przerobionej przez firmy eksportujące.

Tabela III.

Obciążenia eksportowe poszczególnych produktów.

Produkt	Ilości eksport. ze 100 kg ropy kg	Utarg eksp. wynikający z ceny kosztu własnego: Koszt własny	Utarg zł	Utarg eksportowy faktyczny: Cena zł	Utarg zł	Różnice utargu-strata	Sprzedaż krajowa kg	Obciążenie eksportowe na 100 kg produktu
Benzyna	9.05	33.83	3.06	15.04	1.36	1.70	8.02	21.19
Nafta	5.77	24.46	1.41	8.64	0.50	0.91	23.16	3.93
Olej gaz. i opał.	6.75	14.05	0.95	4.50	0.30	0.65	11.00	5.90
Olej lekki	0.87	15.69	0.14	5.00	0.04	0.10	1.43	6.99
Oleje smarowe	7.62	20.05	1.53	7.50	0.57	0.96	4.11	23.35
Parafina	3.74	56.12	2.10	35.90	1.34	0.76	1.25	60.80
Razem	33.80	—	9.19	—	4.11	5.08	48.97	—

Jak widzimy z tabeli III, obciążenie eksportowe krajowej ceny benzyny wynosi dla każdego przedsiębiorstwa eksportującego zł. 21,19 na 100 kg, czyli gr. 15,57 na 1 litr benzyny samochodowej o c. gat. 0,735. Znając obciążenie eksportowe, przechodzimy do zgrupowania elementów ceny pompowej benzyny, obliczając je dla Warszawy za 1 litr:

Cena sprzedażna pompowa benzyny w Warszawie za 1 litr		gr. 68.00
Podatek spożywczy za 1 litr	gr. 11.32	
Podatek drogowy za 1 litr	„ 8.82	
Podatek obrotowy za 1 litr	„ 1.50	
Razem daniny państwowe		gr. 21.64
Obciążenia eksportowe		„ 15.57
Koszt własny benzyny loco rafinerja		„ 24.86
Razem koszt wł. benzyny i obciążenia		gr. 62.07
Pozostaje na pokrycie innych kosztów		gr. 5.93

Koszty handlowe składają się u nas z elementów następujących:

Fracht kolejowy Drohobycz—Warszawa		gr. 7.15
Czynsz miejski za pompę		„ 6.00
Koszty sprzedaży:		
Dowóz ze składu do pompy	gr. 3.00	
Obsługa pompy 6% od ceny sprzedażnej	„ 4.08	
Manco, koszty składowe i t. p.	„ 2.04	gr. 9.12
Razem koszty handlowe		gr. 22.27

Strata na sprzedaży 1 litra benzyny sprzedanej w kraju z pompy benzynowej przy uwzględnieniu obciążenia, wynikającego dla przedsiębiorstw eksploatujących wynosi zatem	gr. 16.34

Należy przytem zauważyć, że dystrybucją benzyny za pomocą pomp benzynowych zajmują się prawie wyłącznie przedsiębiorstwa eksportujące.

Powyższa strata mogłaby zostać zmniejszona, choćby częściowo, przez obniżenie zbyt wysokiego obciążenia na cele fiskalne, przez obniżenie niesłychanie wysokich czynszów płaconych za miejsca pod stacje benzynowe do kas miejskich, przez obniżenie frachtów kolejowych, — a przedewszystkiem w drodze zwiększenia konsumcji krajowej i równoczesnego zmniejszenia deficytowego eksportu. Zwiększenie konsumcji krajowej może być osiągnięte tylko w wyniku rozwoju u nas motoryzacji.

Ubezpieczenia społeczne

Z referatu wygłoszonego na Międzyministerjalnej Komisji przez Dr. Stanisława Schaetzla, a obejmującego całokształt spraw socjalnych, zamieszczamy w niniejszym artykule dane dotyczące zagadnienia ubezpieczeń społecznych wraz ze zgłoszonemi postulatami.

Redakcja.

Działalność instytucyj ubezpieczeń społecznych opiera się na t. zw. „ustawie scaleniowej“ z dnia 28 marca 1933 r. Dz. U. Nr. 51, poz. 396. Ustawa ta weszła w życie 1 stycznia 1934 roku. W ostatnich trzech dniach przed wejściem w życie ustawy scaleniowej, a mianowicie w czasie od 27-go do 30-go grudnia 1933 r. wydano i ogłoszono 17 rozporządzeń wykonawczych do omawianej ustawy, uniemożliwiając w ten sposób dość wczesne zapoznanie się z całokształtem tych postanowień, zarówno personelowi instytucyj ubezpieczeniowych, jak też wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom i pracownikom. W ten sposób stworzono już u podstaw nowej organizacji ubezpieczeń społecznych przeszkodę dodatkową, która obok błędów zasadniczych i trudności wynikających z kryzysu, uniemożliwiła należyte uruchomienie i dalsze funkcjonowanie tej niezmiernie skomplikowanej machiny.

Scalenie ubezpieczeń społecznych w ramach ustawy z roku 1933 nie było jednak całkowite, pozostały bowiem i nadal odrębne Zakłady dla poszczególnych działów ubezpieczeń i pozostało nadal trudne i skomplikowane obliczanie i wymierzanie składek, osobno dla każdego pracownika i za każdy poszczególny dział ubezpieczeń, inne dla pracowników fizycznych, a inne dla pracowników umysłowych, różne dla górników i różne dla pracowników innych, — a mimo zachowania odrębności Zakładów dla poszczególnych rodzajów ubezpieczeń, popełniono błąd zasadniczy i niedopuszczalny, pokrywając straty i niedobory jednych zakładów rezerwami zakładów innych i narażając przez to na największe niebezpieczeństwo przyszłość i bezpieczeństwo emerytalnego ubezpieczenia pracowników umysłowych.

Przeprowadzona w ten sposób w drodze ustawy scaleniowej generalna reforma ubezpieczeń społecznych nie wytrzymała próby życiowej. Już w drugiej połowie roku 1934 pojawia się rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 855, które jako t. zw. „mała reforma“ wprowadza zasadnicze zmiany do przeprowadzonej poprzednio reformy generalnej, przedewszystkiem w zakresie organizacji ubezpieczeń.

W miejsce utworzonych poprzednio odrębnych Zakładów ubezpieczeń powstają odrębne Fundusze ubezpieczeniowe, wyposażone w osobowość prawną, a pozostające wspólnie pod zarządem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Nieznaczne zmiany co do zakresu osób ubezpieczonych nie decydują o całości polityki ubezpieczeniowej, z tym tylko ważniejszym wyjątkiem, że pracownicy zarabiający miesięcznie 725 zł. nie podlegają przymusowi ubezpieczenia na wypadek choroby, i że dopuszczono ubezpieczenie zastępcze pracowników państwowych przedsiębiorstw wojskowych.

Daty wysoce charakterystyczne, dotyczące ubezpieczeń społecznych zawiera zbiór liczb i wykresów, wydany ostatnio przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, a obejmujący lata 1925 do 1934. Z zestawień tych wynika, że majątek ubezpieczeń społecznych w roku 1934 wynosi teoretycznie wedle bilansów blisko 800 miljonów złotych, zaległości składek ubezpieczeniowych w tym samym roku wynoszą okrągło 286 miljonów, a składki ściągnięte w 1934 r. 460 miljonów złotych.

Cyfry te, same przez się zastanawiające, nabierają specjalnego znaczenia w świetle krytyki Specjalnej Komisji dla Spraw Finansowych Instytucyj Ubezpieczeń Społecznych, która pod przewodnictwem Prezesa P. K. O. Dr. Henryka Grubera ogłosiła w ciągu ostatnich tygodni szczegółowe sprawozdanie, zamykające gospodarkę do końca roku 1933. Komisja ta w odniesieniu do Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych stwierdza, że:

> „wobec braku wielu podstawowych w tej mierze danych nie jest możliwe dokładne zbadanie stanu majątkowego Z. U. P. U. w szczególności nie jest możliwe definitywne stwierdzenie czy Z. U. P. U. podoła ciążącym na nim obowiązkom, gdyż Zakład dotychczas (jesień 1934 r.) nie zestawił bilansu technicznego, który zgodnie z postanowieniami ustawy, powinien był być sporządzony na dzień 1 stycznia 1933 roku“.

Na podstawie dostarczonych jej materjałów stwierdza jednak Komisja, że niema

> „równowagi między wysokością składek, a zobowiązaniami Zakładu“.

W odniesieniu do Ubezpieczenia od Wypadków Komisja podkreśla że:

> „Zakład we Lwowie, który był oparty na racjonalnych podstawach technicznych i posiadał rezerwy stanowiące kapitałowe pokrycie rent“,

połączono z zakładami w Poznaniu i Królewskiej Hucie

> „opartemi na wadliwie stosowanym systemie technicznym“,

wskutek czego rezerwy Zakładu lwowskiego, zebrane z dzielnicy uboższej, pokryć musiały straty zakładów zachodnich, działających na terenie Województw gospodarczo lepiej rozwiniętych i bogatszych.

Krytyce poddana została w omawianem Sprawozdaniu również działalność Centrali Zakupów dla Kas Chorych z wyraźnym wnioskiem na zdecentralizowanie zakupów, któryto postulat jest od szeregu lat jednem z naczelnych żądań naszego życia gospodarczego.

*

Przedstawiający się w ten sposób w najogólniejszych zarysach obecny stan sprawy ubezpieczeń społecznych wywołuje pośród najszerszych sfer społeczeństwa zupełnie zrozumiałe niezadowolenie i niepokój.

Momentem dominującym przy każdej ankiecie i przy każdej konferencji, dotyczącej omawianego przedmiotu, jest niezmiernie ostra krytyka przeprowadzonych w ciągu ostatnich lat reform oraz słuszna czy niesłuszna, ale wyraźnie podkreślana opinja co do wyższości dawniejszych form organizacjnych z okresu niższych stawek ubezpieczeniowych i gospodarowania ubezpieczeniami społecznemi w osobnych samowystarczalnych zakładach regjonalnych.

O sposobie ustosunkowania się najszerszych sfer społeczeństwa do sprawy ubezpieczeń społecznych decyduje również w dużej mierze ugruntowane ogólnie przekonanie o marnotrawieniu olbrzymich kapitałów, krzywdzącem w najwyższem stopniu ogół pracodawców i ubezpieczonych, a zarazem całość naszego życia gospodarczego.

U nas, t. zn. na obszarze województw południowych, a zwłaszcza we Lwowie, podkreślić jeszcze należy szereg szczegółów, krzywdzących szczególnie naszą dzielnicę, z których przykładowo przytoczę przeniesienie dwóch wielkich zakładów ze Lwowa do Warszawy, sprawę użycia nadwyżek Lwowskiego Zakładu Ubezpieczeń od Wypadków na pokrycie strat wynikłych ze złej gospodarki Zakładów dzielnic zachodnich, — centralizację zakupów dla Ubezpieczalń Społecznych z pominięciem interesów regjonalnych i t. p.

Skargą zasadniczą w odniesieniu do sprawy ubezpieczeń społcznych jest wysokość stawek, t. j. wysokość obciążenia życia gospodarczego. Stanowisko sfer gospodarczych potwierdzone tu zostało w całej pełni w Sprawozdaniu wymienionej poprzednio Komisji Specjalnej, które omawiając sprawę zaległości stwierdza, że olbrzymia ich kwota jest

> „także, i to w pierwszej linji, wyrazem nadmiernego obciążenia życia gospodarczego kosztami ubezpieczeń“.

Osobnym tematem zasadniczym jest gospodarka finansowa instytucyj ubezpieczeń społecznych, z jednej strony nie dająca żadnych korzyści życiu gospodarczemu, a wywołująca z drugiej strony uzasadnioną obawę utraty zebranych funduszów i narażenia przez to na szwank ubezpieczeń długoterminowych.

Skargi sfer gospodarczych, a także i pracowników, wywołuje zawieszenie samorządu instytucyj ubezpieczeń społecznych i odebranie w ten sposób najszerszym sferom interesowanym możności kontroli działalności tych instytucyj, z którymto faktem sfery te łączą właśnie dużą część obecnych niedomagań.

Dalszym tematem niezadowolenia jest nadmierne skomplikowanie aparatu administracyjnego ubezpieczeń, właśnie od chwili zaistnienia nowej organizacji, t. j. od wprowadzenia w życie ustawy scaleniowej. Wymieniam tu przykładowo: niesłychanie zawiły sposób obliczania składek, niezrozumiały dla szerokiego ogółu pracodawców, specjalnie jeśli chodzi o przeliczenie zarobków miesięcznych na tygodniowe, —

zwiększenie obciążenia wbrew ustawie o około 4% wskutek stosowania narzuconej formuły przeliczenia zarobków, —

sposób prostowania wymiarów przez ubezpieczalnie w drodze poprawek odręcznych, uskuteczniamych na „wykazach stanu zatrudnienia“, bez ich uzasadnienia lub wytłumaczenia, co powoduje konieczność ustnych interwencyj i stratę czasu zarówno pracodawcy, jak i urzędników ubezpieczalni, i utrudnia wniesienie przedstawienia lub odwołania, —

egzekucje zarządzane bez poprzedniego nakazu czy też umotywowanego wezwania do zapłaty, a jedynie w wyniku niezrozumiałych poprawek „urzędowych“ na wymienionych już wykazach.

W odniesieniu do Ubezpieczalni Lwowskiej zanotować należy liczne zażalenia na nieporządki w administracji, która pogarsza się jeszcze w ciągu ostatnich miesięcy, być może w związku z pracą, połączoną z wydawaniem nowych legitymacyj.

Naogół odnosi się wrażenie, że skomplikowana manipulacja przy pomocy nieodpowiednich formularzy, ułożonych zbyt pośpiesznie w ciągu ostatnich dni grudnia 1933 r., bezpośrednio przed wprowadzeniem w życie ustawy scaleniowej, zdezorganizowała administrację zakładów, która obecnie nie umie już opanować piętrzących się z dnia na dzień trudności.

Uprzejmość personelu Ubezpieczalni w odniesieniu do stron interesowanych nie wyrównuje niestety wymienionych wyżej błędów organizacyjnych.

Jako punkt osobny, odnoszący się do zakresu spraw Funduszu Pracy, podnieść należy obciążenie każdej zaległości na rzecz tegoż Funduszu niesłychanie wysokiemi odsetkami zwłoki, niestosowanemi już w żadnym innym dziale danin publicznych, a mianowicie „karami za zwłokę“ — jak opiewa odnośny formularz, — w wysokości po 2% w stosunku miesięcznym (art. 36 ustawy o Ubezpieczeniu na Wypadek Bezrobocia, tekst jednolity Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 555 z roku 1932 w odniesieniu do zabezpieczenia na wypadek bezrobocia, oraz § 1 ust. 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów o świadczeniach na rzecz Funduszu Pracy Dz. U. Nr. 110, poz. 978).

Omawiając sprawy ubezpieczeń społecznych wspomnieć jeszcze należy o spłacie zaległych składek.

Sfery gospodarcze tut. okręgu uważają dotyczące rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 12 lipca 1935 r. Dz. U. Nr. 54, poz. 353 za zbyt rygorystyczne, a równocześnie także za zbyt skomplikowane dla najszerszych kół mniejszych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, nie dysponujących wyszkolonym personelem biurowym. Pozatem termin prekluzywny wygaśnięcia ulg w spłacie zaległych składek do b. Kas Chorych, wyznaczony na dzień 1 października br., jest zbyt wczesny dla większości przedsiębiorstw nie orjentujących się dość szybko w olbrzymim materjale, zmieniających się ciągle przepisów prawnych.

Postulaty.

Z opisanego wyżej stanu rzeczy wynikają następujące postulaty:

1. Obniżenie ciężarów na rzecz ubezpieczeń społecznych do wysokości uzasadnionej stanem gospodarczym kraju.

2. Dopuszczenie zastępczego ubezpieczenia emerytalnego w prywatnych instytucjach asekuracyjnych lub też w specjalnie do tego celu zorganizowanych działach P. K. O. — przy zastosowaniu odpowiedniej reasekuracji.

3. Dopuszczenie zastępczych zakładów ubezpieczeniowych na wypadek choroby i macierzyństwa, firmowych lub branżowych.

4. Zupełny rozdział poszczególnych działów ubezpieczeń społecznych i funduszów, z zupełnem wykluczeniem pokrywania w jakikolwiek bądź sposób, a więc także i wdrodze wzajemnych pożyczek, niedoborów funduszu jednego kosztem funduszu innego.

5. Przywrócenie pełnego samorządu i kontroli społecznej w instytucjach ubezpieczeń społecznych.

6. Zdecentralizowanie zakupów dla ubezpieczalń społecznych i zlikwidowanie Centrali Zakupów.

7. Zlikwidowanie nierentownych aptek przy jednoczesnem zakontraktowaniu większej ilości aptek prywatnych i uzyskaniu odpowiedniego rabatu od cen normalnych.

8. Uproszczenie manipulacji, dostosowanie jej do potrzeb przedsiębiorstw, dostosowanie wymiarów do systemu stosowanych płac (miesięczne, tygodniowe, dzienne), skomulowanie wpłaty do jednej sumy procentowej, obliczanej łącznie dla wszystkich rodzajów ubezpieczeń, wydawanie krótkich orzeczeń umożliwiających wniesienie przedstawienia lub rekursu w razie zmiany wymiaru przez ubezpieczalnie i t. d.

9. Zasadnicze uporządkowanie i usprawnienie administracji ubezpieczalń społecznych.

10. Zrewidowanie zasad obliczenia świadczeń emerytalnych pracowników umysłowych, — wedle stosowanej bowiem obecnie praktyki otrzymują pracownicy ubezpieczeni przez czas dłuższy, jeszcze z okresu dewaluacji marki polskiej, renty niższe, aniżeli pracownicy ubezpieczeni krócej po okresie dewaluacji, co szczególnie ujemnie odbija się na pracownikach naszej dzielnicy, ubezpieczonych w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych.

11. Obniżenie odsetek za zwłokę od składek na rzecz Funduszu Bezrobocia oraz Funduszu Pracy, ze stosowanej obecnie wysokości po 2% miesięcznie do wysokości stosowanej we wszystkich ubezpieczeniach.

12. Uproszczenie przepisów rozporządzenia z lipca 1935 r. o spłacie zaległości składek ubezpieczeniowych, oraz przesunięcie terminu prekluzywnego z dnia 1 października 1935 r. na dalsze trzy miesiące.

W uzupełnieniu postulatów, przedstawionych w niniejszym zeszycie naszego czasopisma, zamieszczamy w dalszym ciągu tegoż zeszytu szereg zestawień i wykresów, które wymownie ilustrują obecną sytuację przemysłu naftowego i uzasadniają w pełni jego postulaty.

REDAKCJA

Wydajność szybów naftowych

(na podstawie danych M. P. i H.)

Przeciętna roczna wydajność ropy z jednego szybu

w cysternach à 10 000 kg

Rok	Zagłębie borysławskie	Reszta okręgu drohobyckiego	Okręg Stanisławów	Okręg Jasło	Ogółem
1919	387,7	9,6	24,9	7,0	50,9
1920	319,5	9,7	26,2	6,5	44,6
1921	308,8	8,8	22,3	6,9	39,9
1922	269,2	9,8	22,8	7,4	38,8
1923	230,7	9,4	25,7	7,4	38,1
1924	231,6	9,4	29,8	7,7	39,7
1925	214,6	9,5	30,7	9,2	41,9
1926	149,7	10,3	27,1	10,2	39,6
1927	125,5	10,0	21,4	9,3	35,1
1928	114,0	10,0	20,4	9,3	31,9
1929	101,2	9,1	19,7	8,4	27,4
1930	94,9	8,9	19,2	9,0	25,3
1931	84,2	9,9	18,6	9,6	23,4
1932	68,5	9,2	16,4	9,1	20,1
1933	64,6	9,8	13,8	8,7	19,5
1934	59,4	9,4	14,1	8,1	17,8

Produkcja ropy wyniosła:

Rok	cystern	%	cystern	%	cystern	%	cystern	%	cystern	%
1919	69 790	83,9	6 094	7,3	2 114	2,6	5 172	6,2	83 170	100
1934	30 139	57,0	9 753	18,4	3 491	6,6	9 538	16,0	52,921	100
wzrost produkcji	—	—	3 659	60,0	1 377	65,1	4 366	84,4	—	—
spadek produkcji	39 651	56,8	—	—	—	—	—	—	30 249	36,4

Ilość szybów produkujących

Rok	szybów	%	szybów	%	szybów	%	szybów	%	szybów	%
1919	180	11,0	624	38,2	85	5,2	743	45,6	1 632	100
1934	507	17,1	1 036	34,9	248	8,3	1 178	39,7	2 969	100
Wzrost ilości	+ 327	181,7	+ 412	66,0	+ 163	191,8	+ 435	58,5	+ 1 337	81,9

Zestawienie powyższe ilustruje wymownie trudności i wysiłek przemysłu przy eksploatacji ropy. Ilość szybów produktywnych wzrasta ustawicznie we wszystkich zagłębiach, a ogólne wydobycie ropy spada, gdyż przeciętna wydajność otworów jest coraz mniejsza. Podczas gdy w r. 1919 przeciętna wydajność jednego szybu w Zagłębiu borysławskiem wynosiła 387,7 cyst., to w roku 1934 wynosi ona tylko 59,4 cyst. W zagłębiu stanisławowskiem obniżyła się przeciętna roczna wydajność w tym samym okresie z 24,9 cyst. na 14,1 cyst. Jedynie w jasielskim okręgu polepszyła się przeciętna wydajność z 7 cyst. na 8,1 cyst. Jest to jednak wzrost tak mały, że nie może odegrać decydującej roli w ogólnej produkcji.

Obniżenie przeciętnej rocznej wydajności ropy z jednego szybu pociągnęło za sobą, rzecz jasna, bardzo poważny wzrost kosztów wydobycia, co przy równoczesnym spadku cen i obrotów, stwarza dla przemysłu naftowego sytuację niezwykle trudną — uniemożliwia bowiem w większości wypadków znalezienie środków materjalnych na dalsze wiercenia.

Bilans obrotów polskiego przemysłu naftowego w okresie od 1928 do 1935 roku

Rok	Produkcja ropy			Produkcja gazoliny			Przeróbka ropy		Sprzedaż krajowa				Sprzedaż eksportowa				Suma obrotów ze sprzedaży krajowej i eksp.			
	ilość cystern	wartość w tys. zł	wskaźnik %	ilość cystern	wartość w tys. zł	wskaźnik %	ilość cystern	wskaźnik %	ilość cystern	przec. cena	wartość w tys. zł	wskaźnik %	ilość cystern	przec. cena	wartość w tys. zł	wskaźnik	ilość cystern	przec. cena	wartość w tys. zł	wskaźnik %
1928	70 512	135 636	100.—	3 186	16 694	100.—	72 590	100.—	36 475	39.19	142 959	100.—	26 064	33.58	87 510	100.—	62 539	36.85	230 469	100.—
1929	63 627	129 667	95.60	3 450	18 502	110.83	65 614	90.39	39 402	41.29	162 700	113.81	25 222	24.90	62 800	71.76	64 624	34.89	225 500	97.84
1930	63 761	131 188	96.72	3 852	20 581	123.28	63 214	87.08	39 212	40.43	158 516	110.88	19 215	24.72	47 508	54.29	58 427	35.26	206 024	89.39
1931	61 065	121 577	89.63	4 096	16 216	97.14	60 931	83.94	34 481	40.14	138 394	96.80	22 051	14.92	32 894	37.59	56 532	30.30	171 288	74.32
1932	54 011	92 944	68.52	3 881	14 115	84.55	54 087	74.51	30 450	37.93	115 488	80.78	22 232	11.35	25 235	28.84	52 682	26.71	140 723	61.06
1933	53 432	78 618	57.96	4 226	12 775	76.52	56 800	78.25	30 858	31.97	98 647	69.—	22 698	12.12	27 508	31.43	53 556	23.56	126 155	54.30
1934	51 431	79 480	58.60	4 053	11 703	70.10	52 769	72.69	30 654	30.45	93 329	65.28	20 552	12.77	26 249	30.—	51 206	23.43	119 578	51.88
1935	49 880	74 072	54.61	3 900	10 631	63.68	51 200	70.53	31 920	28.96	92 543	64.73	16 900	11.81	19 960	22.81	48 820	23.04	112 503	48.82

Powyżej przytoczona tabela obrotów przemysłu naftowego w okresie ostatnich ośmiu lat nie wymaga właściwie bliższych wyjaśnień. Wartość wyprodukowanej ropy w r. 1935 wynosi niecałe 55% wartości ropy wydobytej w r. 1928. Wytwórczość gazoliny wykazuje — przy ilościowym wzroście — stały spadek wartości; obecnie w r. b. uzyskamy za gazolinę około 64% tego, co otrzymał przemysł w r. 1928. Spadła również ilość przerabianej ropy, a za produkty naftowe sprzedane w r. 1935 w kraju, uzyska przemysł naftowy zaledwie 65% kwot, uzyskiwanych przed ośmiu laty.

Wartość eksportu spadła na niespełna 23%, a suma obrotów ze sprzedaży krajowej i eksportowej, a więc kwota decydująca o rentowności przemysłu, wynosi dziś niespełna 49% obrotów z r. 1928.

Czy można mówić w tych warunkach o sztywnych cenach w „skartelizowanym“ przemyśle — czy położenie przemysłu naftowego nie jest dziś równie ciężkie, jak np. rolnictwa?

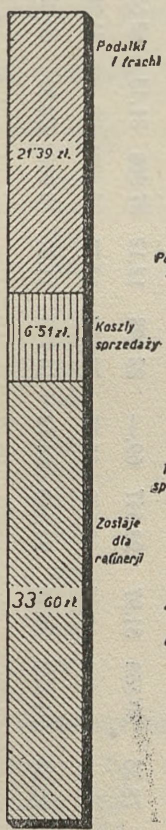
Cyfry podane odpowiadają na to pytanie.

Analiza ceny beczkowej nafty w Warszawie

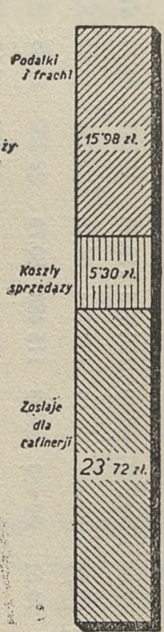
według stanu z dnia 1 lutego 1933 roku

Składniki	Na 100 l zł.	Na 100 kg zł.	%
Podatek spożywczy	9·47	11·55	18·8
Podatek obrotowy	1·46	1·78	2·9
Frachi z Drohobycza do Warszawy	6·61	8·06	13·1
Manko, transport i magazynowanie	0·76	0·92	1·5
Koszty sprzedaży	2·87	3·50	5·7
Dostawa ze składu do sklepu	1·23	1·50	2·4
Koszty [illegible] Przem. Naft. i [illegible] „Pionier“	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Zostaje dla rafinerji	27·55	33·60	54·7

Cena 100 litr. loco sklep: 50·43 zł.
Cena 100 kg loco sklep: 61·50 zł.



100 kg



100 kg

według stanu z dnia 1 lutego 1935 roku

Składniki	Na 100 l zł.	Na 100 kg zł.	%
Podatek spożywczy	7·22	8·80	19·6
Podatek obrotowy	0·93	1·13	2·5
Frachi z Drohobycza do Warszawy	4·96	6·05	13·4
Manko, transport, magazynowanie	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Manipulacja skład	1·07	1·30	2·9
Koszty sprzedaży	1·64	2·00	4·5
Dostawa ze składu do sklepu	1·15	1·40	3·1
Zostaje dla rafinerji	19·54	23·72	52·7

Cena 100 litr. loco sklep: 37·00 zł.
Cena 100 kg loco sklep: 45·00 zł.

Rysunek powyższy przedstawia analizę porównawczą ceny beczkowej nafty w Warszawie, wedle stanu z dnia 1 lutego 1933 roku i dnia 1-go lutego roku 1935, t. j. po ostatniej tegorocznej obniżce, dokonanej na zlecenie Rządu.

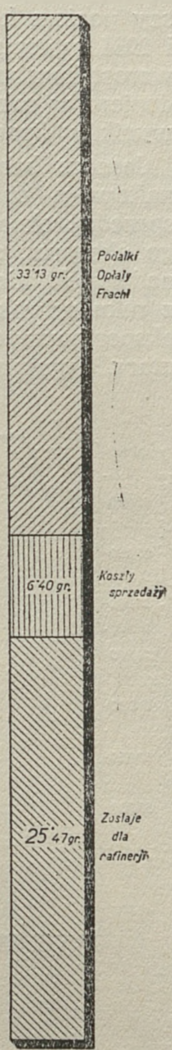
W lutym roku zeszłego, przy cenie wynoszącej Zł. 50.43 za 100 litrów nafty loco sklep, pozostawała dla rafinerji, po opłaceniu wysokich podatków i opłat przewozowych, oraz innych wydatków, kwota Zł. 27.55.

Po obniżce ceny uzyskuje rafinerja zaledwie 19.54 złotych za 100 litrów nafty, co wynosi tylko 52,1% już tak znacznie obniżonej ceny tego produktu.

Warto nadmienić, że ta narzucona, a niezmiernie dotkliwa obniżka ceny podstawowego produktu, jakim jest nafta, naraziła przemysł naftowy na olbrzymie straty. Okazało się, — co zresztą przemysł przewidywał, — że zwyżka konsumcji nafty jest po obniżce ceny stosunkowo niewielka, i że nie jest w stanie wynagrodzić przemysłowi miljonowych strat, które ponosi skutkiem obniżenia ceny nafty.

Analiza detalicznej ceny benzyny samochodowej

Składniki	Na 1 litr gr.	%
Podatek obrotowy	1·63	
Podatek spożywczy	11·24	
Opłata na Fundusz Drogowy	8·76	51·00
Fracht kolejowy	5·33	
Opłata miejska za pompę	6·17	
Dowóz do pompy	1·10	
Obsługa pompy	4·00	9·85
Manco	1·30	
Zostaje dla rafinerji	25·47	39·15



Niniejszy wykres, przedstawiający w najdrobniejszych szczegółach kalkulację detalicznej ceny benzyny, sprzedawanej w pompach ulicznych, wyjaśnia w zupełności wysokość tej ceny.

Cena 65 groszy za litr jest ceną średnią, uzyskiwaną w przecięciu z cen, pobieranych w poszczególnych miejscowościach kraju.

Z zestawienia widać, że decydujący wpływ na kształtowanie się ceny benzyny wywiera obciążenie jej podatkami, opłatami oraz kosztami przewozu kolejowego. Elementy te wynoszą łącznie 33,13 grosza, t. j. okrągło 51% kwoty inkasowanej przez przedsiębiorstwo naftowe. Koszty sprzedaży wynoszą 6,40 grosza, t. j. niespełna 10% ceny sprzedażnej, — tak, iż dla przedsiębiorstwa pozostaje ostatecznie kwota 25,47 grosza, czyli 39% ceny sprzedażnej.

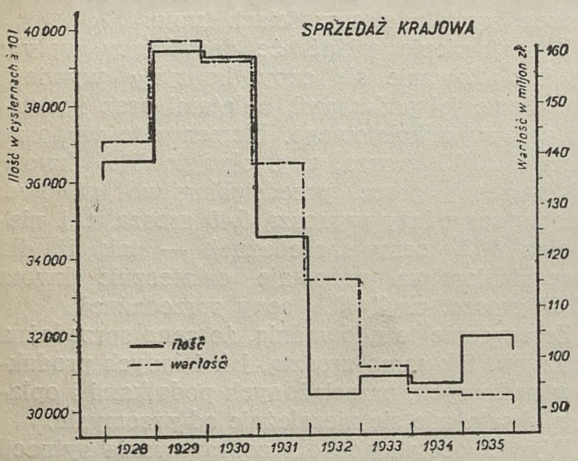
Zestawienie to udowadnia, że cena sprzedażna benzyny, tak samo zresztą, jak i innych produktów naftowych, przeciążonych podatkami i opłatami, kształtuje się niezależnie od przemysłu.

Wyniki decydujące dla zobrazowania sytuacji na rynku benzynowym otrzymamy z porównania detalicznej ceny benzyny w okresie kartelowym, (t. j. do pierwszych miesięcy roku 1933), z cenami obecnie pobiaranemi.

W okresie kartelowym wynosiła cena detaliczna benzyny na stacji ulicznej 82 do 85 groszy, średnio zatem około 83 za litr, różnica ceny sprzedażnej wynosi więc 18 groszy na litrze. Od chwili rozwiązania się kartelu naftowego zaprowadzone zostały opłaty na Fundusz Drogowy w wysokości około 9 groszy na litr benzyny. W ten sposób otrzymuje przedsiębiorstwo rafineryjne w chwili obecnej za benzynę o 27 groszy na litrze mniej niż poprzednio, — z czego wynika, iż faktycznie detaliczna cena benzyny obniżona została w stosunku do okresu kartelowego o przeszło 50%.

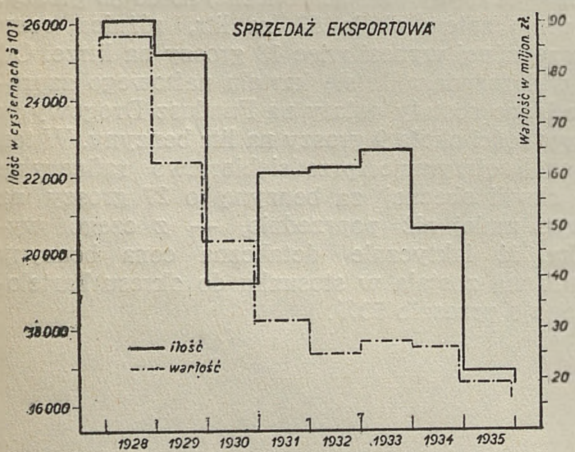
Porównanie ilości i wartości produktów naftowych sprzedanych w latach 1928—1935

Przedstawione tu trzy wykresy uwidaczniają sytuację na naftowym rynku produktowym w kraju i w eksporcie w latach od 1928 do 1935.



Rys. 1.

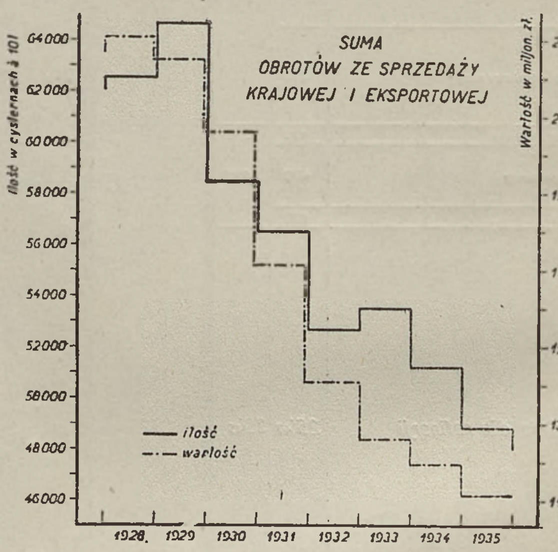
Na rys. 1. przedstawione zostały obroty krajowe. Widzimy tu najkorzystniejsze dla przemysłu naftowego lata 1929 i 1930. Rok 1931 i 1932



Rys. 2.

przynosi już poważne ograniczenie konsumcji krajowej produktów naftowych, przy spadających równocześnie cenach. Rok 1932 wykazuje najniższy poziom konsumcji krajowej. W latach 1933 i 1934 następuje w stosunku do roku 1932 lekki wzrost konsumcji krajowej, wyraźniejszy jednak dopiero w roku 1935, bez polepszenia się jednak wyników finansowych.

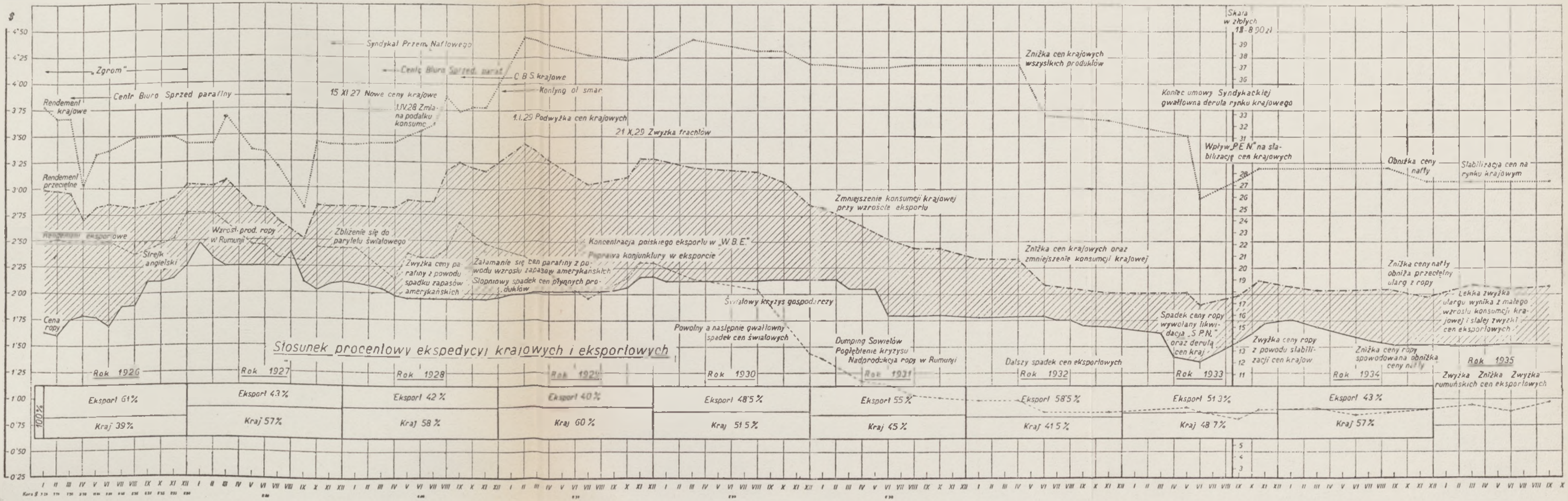
Jeszcze bardziej niekorzystny dla przemysłu naftowego obraz daje rys. 2. przedstawiający sprzedaż eksportową. Mimo wzrostu ilościowego eksportu, spowodowanego zwiększeniem się nadwyżek, nieskonsumowanych w kraju, spada z roku na rok w sposób zdecydowany wartość eksportowanych produktów, czyli innemi słowy utarg, uzyskany za eksportowane produkty.



Rys. 3.

W sposób jednolity i wyraźny przedstawia się suma obrotów ze sprzedaży krajowej i eksportowej, wykreślona na rys. 3. Widzimy tu spadającą począwszy od roku 1929 ilość sprzedawanych produktów a równocześnie w szybszem jeszcze tempie obniżające się utargi, uzyskiwane za produkty łącznie w kraju i w eksporcie. Utargi te obniżają się w ciągu siedmiu lat z 230 miljonów złotych na 110 miljonów złotych, to jest blisko o połowę.

Rendement ropy marki Borysław



Opracowany tu wykres przedstawia tak zwane „rendement" ropy borysławskiej, t. j. jej wydajność rafineryjno-handlową", wyrażoną w jednostkach waluty (w dolarach lub w złotych), uzyskiwanych w sprzedaży za produkty finalne, wyrobione ze 100 kg ropy surowej, — w tym wypadku ropy marki Borysław, jako tego gatunku surowca naftowego, który ze względu na wysokość jego produkcji oraz jednolitość składników, stanowi gatunek standardowy w polskim przemyśle naftowym.

Podstawą wszystkich kalkulacyj jest cena ropy surowej, tworząca na omawianym wykresie dolną granicę wykreskowanego pasa, którego granicą górną jest rendement przeciętne, t. j. ta kwota, którą przedsiębiorstwo rafineryjne uzyskuje w danym okresie (w miesiącu), za produkty finalne, wyrobione ze 100 kg ropy, średnio ze sprzedaży krajowej i z eksportu. Szerokość tego pasa, t. j. odległość między ceną ropy a przeciętnem rendement, obejmuje w danym miesiącu koszty przeróbki rafineryjnej oraz zysk lub stratę rafinerji, liczone na 100 kg surowca.

Rendement przeciętne jest wartością średnią z rendement krajowego i rendement eksportowego, a różnica poziomu między dwoma linjami (najwyższą i najniższą), przedstawiającemi te elementy, wskazuje równocześnie rozpiętość między cenami krajowemi i eksportowemi.

Rendement krajowe, przedstawione w linji najwyższej, osiągały w okresie istnienia Syndykatu Przemysłu Naftowego (r. 1927 do r. 1933) tylko t. zw. rafinerje małe (outsiderzy), które całą swą produkcję, ze szkodą dla całej reszty przemysłu naftowego, kopalnianego i rafineryjnego, umieszczały na rynku krajowym. Wszystkie inne przedsiębiorstwa rafineryjne brać musiały stosunkowy udział w deficytowym eksporcie, którego wyniki (rendement eksportowe) przedstawia osobna linja wykresu (najniższa), — od drugiej połowy r. 1929 niższa od ceny surowca.

Rozpiętość między ceną ropy i rendement przeciętnem mieści w sobie — jak to już wyżej wspomniano — koszty przeróbki rafineryjnej oraz ewentualny zysk lub stratę rafinerji. Przeciętna kalkulacyjna wysokość kosztów przeróbki rafineryjnej ograniczona została, wedle układu zawartego w swoim czasie przy interwencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu, między przedsiębiorstwami kopalnianemi sprzedającemi ropę, a rafinerjami kupującemi ropę do przeróbki, do Zł. 8.60 licząc na 100 kg ropy surowej.

Rozpiętość taką między ceną surowca a kwotą, uzyskiwaną za produkty wybrobione z tego surowca, widzimy po raz ostatni w październiku r. 1930. Od tego czasu spada średnie rendement, — przy obniżającej się zresztą cenie surowca, — tak dalece, że nie pokrywa już kosztów przeróbki, określonych w swoim czasie jako minimalne. Przeprowadzone w poszczególnych rafinerjach oszczędności zmniejszają niewątpliwie straty w ten sposób obliczone, rozpiętość jednak między ceną surowca a średnim utargiem daje w wyniku swoim, przy obecnych cenach, uzyskiwanych za produkty finalne — zdecydowany deficyt.

Poszczególne momenty, odnoszące się do rynku ropnego oraz do rynków produktowych w kraju i w eksporcie, decydujące o konjunkturze i wahaniach cen, podane i objaśnione zostały na wykresie w sposób wyraźny, tak, iż całość niniejszego zestawienia zawiera w sobie krótką i zwięzłe ujętą historję przemysłu naftowego w ciągu ostatnich 8 lat, opartą na cyfrach ścisłych i skontrolowanych.

Podział terytorjalny władz górniczych

W poprzednim zeszycie naszego czasopisma zamieściliśmy już wiadomość o ustaleniu nowych granic dla wyższych urzędów górniczych, z tem, że Wyższy Urząd Górniczy w Warszawie został zniesiony, a w jego miejsce utworzony został taki sam urząd we Lwowie.

Obecnie zamieszczamy w dosłownem brzmieniu rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1935 r. o ustaleniu siedzib i właściwości terytorjalnej wyższych urzędów górniczych (Dz. U. Nr. 73, poz. 459), oraz rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z tej samej daty o ustaleniu siedzib i właściwości terytorjalnych okręgowych urzędów górniczych wraz z mapką, na której uwidocznione zostały nowe granice, oraz siedziby poszczególnych urzędów.

Rozporządzenie Rady Ministrów o ustaleniu siedzib i właściwości terytorjalnej wyższych urzędów górniczych.

Na podstawie art. 189 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. — Prawo Górnicze (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 654) zarządza się co następuje:

§ 1. Siedzibami wyższych urzędów górniczych są miasta: Katowice, Kraków i Lwów.

§ 2. Terytorjalny zakres działania Wyższego Urzędu Górniczego w Katowicach obejmuje województwa: łódzkie, śląskie, poznańskie, pomorskie oraz z województwa kieleckiego powiat częstochowski.

§ 3. Terytorjalny zakres działania Wyższego Urzędu Górniczego w Krakowie obejmuje m. st. Warszawę i województwa: białostockie, lubelskie, nowogródzkie, warszawskie, wileńskie, kieleckie, oprócz powiatu częstochowskiego, oraz z województwa krakowskiego: miasto Kraków i powiaty: bialski, bocheński, brzeski, chrzanowski, krakowski, myślenicki, nowotarski, wadowicki i żywiecki.

§ 4. Terytorjalny zakres działania Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie obejmuje województwa: lwowskie, poleskie, stanisławowskie, tarnopolskie, wołyńskie oraz z województwa krakowskiego powiaty: dąbrowski, gorlicki, jasielski, limanowski, mielecki, nowosądecki, ropczycki i tarnowski.

§ 5. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 r.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o ustaleniu siedzib i właściwości terytorjalnej okręgów urzędów górniczych.

Na podstawie art. 189 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 29 listopada 1930 r. — Prawo Górnicze (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 654) zarządzam co następuje:

§ 1. Obwody wyższych urzędów górniczych określone rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 września 1935 roku o ustaleniu siedzib i właściwości terytorjalnej wyższych urzędów górniczych (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 459) dzieli się jak następuje:

a) obwód Wyższego Urzędu Górniczego w Katowicach — na cztery okręgi z siedzibami okręgowych urzędów górniczych w Chorzowie, Katowicach, Rybniku i Tarnowskich Górach;

b) obwód Wyższego Urzędu Górniczego w Krakowie — na dwa okręgi z siedzibami okręgowych urzędów górniczych w Dąbrowie Górniczej i Krakowie;

c) obwód Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie — na trzy okręgi z siedzibami okręgowych urzędów górniczych w Drohobyczu, Jaśle i Stanisławowie.

§ 2. Terytorjalny zakres działania okręgowych urzędów górniczych, wymienionych w § 1 obejmuje następujące obszary:

a) Okręgowy Urząd Górniczy w Chorzowie — obszar miasta Chorzowa oprócz obszaru dawniejszej gminy Maciejkowice i części obszaru dawniejszej gminy wiejskiej Chorzów, położonej na zachód od kolejki wąskotorowej Chorzów—Bytom; z powiatu katowickiego obszar gmin: Bykowina, Halemba, Kłodnica, Kochłowice, Nowa Wieś i część obszarów gmin: Bytków i Wełnowiec, położone na zachód od drogi gminnej, prowadzącej z Dębu do Bytkowa i na zachód od drogi polnej, prowadzącej z Bytkowa do punktu styku granic gmin: Bytków, Chorzów i Michałkowice; z powiatu świętochłowickiego obszar gmin: Chropaczów, Godula, Hajduki Wielkie, Lipiny, Nowy Bytom, Orzegów, Ruda, Świętochłowice oraz południowo-wschodnią część obszaru gminy Łagiewniki, odgraniczoną z zachodu szosą, prowadzącą z Piaśnik przez Łagiewniki do Bytomia, z północy starą linją kolejową Chorzów—kopalnia Hohenzollern—Bytom oraz szosą, łą-

czącą szosy Piaśniki—Bytom i Chorzów—Bytom, przyczem obszary wszystkich wymienionych dróg i kolei wchodzą w zakres terytorjalny tegoż okręgu;

b) Okręgowy Urząd Górniczy w Katowicach — obszar miast Bielska i Katowic, powiatów: bielskiego, cieszyńskiego i pszczyńskiego oraz z powiatu katowickiego obszar miasta Mysłowic i gmin: Brzezinka, Brzęczkowice, Dąbrówka Mała, Janów i Roździeń — Szopienice;

c) Okręgowy Urząd Górniczy w Rybniku — obszar powiatu rybnickiego oraz z powiatu katowickiego gmin: Bielszowice, Kończyce, Makoszowy i Pawłów;

d) Okręgowy Urząd Górniczy w Tarnowskich Górach — obszar województw: pomorskiego, poznańskiego i łódzkiego; z województwa kieleckiego obszar powiatu częstochowskiego; z wojówództwa śląskiego obszar powiatów lublinieckiego i tarnogórskiego; z miasta Chorzowa obszar dawniejszej gminy Maciejkowice oraz część obszaru dawniejszej gminy wiejskiej Chorzów, położoną na zachód od kolejki wąskotorowej Chorzów—Bytom; z powiatu katowickiego obszar miasta Siemianowice Śląskie i gmin: Bańgów, Przełajka i Michałkowice oraz części obszarów gmin: Bytków i Wełnowiec, położone na wschód od drogi gminnej, prowadzącej z Dębu do Bytkowa i na wschód od drogi polnej, prowadzącej z Bytkowa do punktu styku granic gmin: Bytków, Chorzów i Michałkowice; z powiatu świętochłowickiego obszar gmin: Brzeziny, Brzozowice, Dąbrówka Wielka, Kamień, Piekary Śląskie i Łagiewniki oprócz południowo-wschodniej części obszaru, odgraniczonej z zachodu szosą, prowadzącą z Piaśnik przez Łagiewniki do Bytomia, a z północy starą linją kolejową Chorzów — kopalnia Hohenzollern — Bytom oraz szosą, łączącą szosy Piaśniki—Bytom i Chorzów—Bytom;

e) Okręgowy Urząd Górniczy w Dąbrowie Górniczej — obszar miasta stołecznego Warszawy i województw: białostockiego, lubelskiego, nowogródzkiego, warszawskiego, wileńskiego i obszar województwa kieleckiego oprócz: powiatu częstochowskiego, obszaru miasta Sosnowca i oprócz części powiatu będzińskiego obejmującej gminy: Niwka i Zagórze oraz części obszaru gminy olkusko-siewierskiej, położonej na południe od szosy, prowadzącej z Dąbrowy Górniczej na wschód przez Strzemieszyce do Sławkowa, przyczem obszar powyższej szosy wchodzi w zakres terytorjalny tegoż okręgu;

f) Okręgowy Urząd Górniczy w Krakowie — z województwa krakowskiego obszar miasta Krakowa i powiatów: bialskiego, bocheńskiego, brzeskiego, chrzanowskiego, krakowskiego, myślenickiego, nowotarskiego, wadowickiego i żywieckiego oraz z województwa kieleckiego obszar miasta Sosnowca i część powiatu będzińskiego, obejmującą gminy Niwka i Zagórze oraz część obszaru gminy olkusko-siewierskiej, położonej na południe od szosy, prowadzącej z Dąbrowy Górniczej na wschód przez Strzemieszyce do Sławkowa;

g) Okręgowy Urząd Górniczy w Drohobyczu — z województwa lwowskiego obszar miasta Lwowa i powiatów: bobreckiego, dobromilskiego, drohobyckiego, gródeckiego, jarosławskiego, jaworowskiego, lubaczewskiego, leskiego, lwowskiego, mościskiego, przemyskiego, rawskiego, rudeckiego, samborskiego, sokalskiego, turczańskiego i żółkiewskiego oraz z województwa stanisławowskiego obszar powiatów: stryjskiego i żydaczowskiego;

h) Okręgowy Urząd Górniczy w Jaśle — z województwa krakowskiego obszar powiatów: dąbrowskiego, gorlickiego, jasielskiego, limanowskiego, mieleckiego, nowosądeckiego, ropczyckiego i tarnowskiego oraz z województwa lwowskiego obszar powiatów: brzozowskiego, kolbuszowskiego, krośnieńskiego, łańcuckiego, niżańskiego, przeworskiego, rzeszowskiego, sanockiego i tarnobrzeskiego;

i) Okręgowy Urząd Górniczy w Stanisławowie — obszar województw: poleskiego, tarnopolskiego i wołyńskiego oraz obszar województwa stanisławowskiego oprócz powiatów: stryjskiego i żydaczowskiego.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 roku.

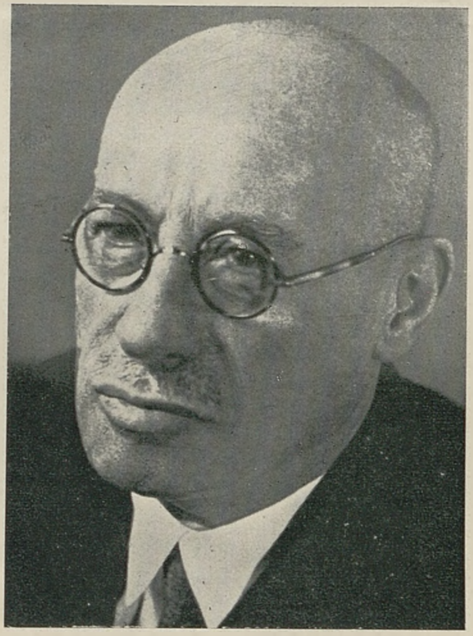
Według E. Romera „Atlas konturowy Polski“



UWAGA. Granice okręgów górniczych zamieszczone zostały tylko na obszarze Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, w obwodzie bowiem katowickim i krakowskim w podziałce niniejszej mapki wkreślić się nie dają.

W pięćdziesięciolecie pracy zawodowej dyrektora Tow. Naftowego „Galicja“ inż. Józefa Metzisa

W bieżącym miesiącu obchodzi dyrektor Tow. Naft. „Galicja“ inż. Józef Metzis, pięćdziesięcioletni jubileusz swej pracy zawodowej w przemyśle naftowym, będący zarazem i 50-letnim jubileuszem jego pracy kierowniczej w Tow. Naft. „Galicja“. Rzadko komu pozwala los tak długo współpracować nad rozwojem jednej gałęzi przemysłu i zarazem wszystkie swe wiadomości i zdolności poświęcić służbie jednej firmy. Można wobec tego śmiało powiedzieć, że inż. J. Metzisowi przypadła rola pioniera nietylko Jego firmy lecz i krajowego przemysłu naftowego.



Poniżej podajemy biografję Jubilata, będącą zarazem i nieodłączną historją rozwoju rafinerji „Galicja“.

Inżynier Józef Metzis urodził się w r. 1862 w Botosani w Rumunji. Po ukończeniu wyższej szkoły realnej w Czerniowcach, studjował chemję na Politechnikach w Monachjum i Wiedniu, gdzie w r. 1884 uzyskał dyplom inżyniera. W r. 1885 objął stanowisko kierownika, w największej ówczesnej galicyjskiej rafinerji nafty firmy „Gartenberg, Lauterbach, Goldhammer i Wagman“, przerabiającej 5—6 wagonów ropy schodnickiej dziennie. Na owe czasy, pierwszych początków krajowego przemysłu naftowego, było to bardzo dużo, tembardziej, że rafinerja zajmowała się nietylko fabrykacją benzyny, nafty i olejów smarowych, lecz wyrabiała ponadto parafinę, świece i cerezynę. Cerezynę wyrabiano na jedynem wówczas w kraju urządzeniu ekstrakcyjnem, belgijskiego systemu van Haechta.

Natychmiast po objęciu kierującego stanowiska, zajął się inż. J. Metzis z zapałem modernizacją i gruntowną rekonstrukcją nietylko chemicznych, lecz i mechanicznych urządzeń fabryki. Nic więc dziwnego, że w r. 1901 przy przejęciu całego przedsiębiorstwa przez grupę angielskich przemysłowców z W. von Ofenheimem na cezele, była to, jak na ówczesne czasy, już dobrze urządzona rafinerja. Dzięki uzyskaniu szerszej finansowej i surowcowej podstawy mógł inż. Metzis rozszerzyć jeszcze bardziej zakres i rozmiar produkcji kierowanej przez Siebie rafinerji. W szybkiem tempie buduje inż. Metzis następujące najważniejsze urządzenia fabryczne: wielką ciągłą dystylację kotłową, dystylację próżniową, 3 kotłownie, baterję kotłów do krakowania pozostałości z ropy borysławskiej i nowe urządzenia rafinacyjne dla benzyny, nafty i olejów. Należy w związku z tem podkreślić, że wspomniana ciągła dystylacja kotłowa była pierwszą w ówczesnej Austrji.

Chcąc utrzymać swą fabrykę na poziomie współczesnej wiedzy technicznej, przedsiębrał dyr. inż. Metzis liczne podróże zagranicę do Rosji, Rumunji i Szkocji dla studjowania najnowszych metod przeróbki ropy naftowej i łupków bitumicznych.

Wojna światowa nie przerwała działalności Jubilata na przemysłowym posterunku, na którym zastała Go też i Odrodzona Polska. Zaczął się trzeci, współczesny już, etap rozbudowy i modernizacji kierowanej przez Niego rafinerji. W r. 1924 ukończono budowę nowej wielkiej siłowni elektrycznej, dostarczającej nietylko pary i energji dla samej rafinerji, lecz zaopatrującej w prąd elektryczny także kopalnie towarzystwa w Borysławiu. Równocześnie zainstalował Jubilat w rafinerji drugą w Zagłębiu borysławskiem gazoliniarnię węglową, uzyskując gazolinę z gazu borysławskiego, dostarczanego specjalnym 16" rurociągiem z Borysławia. Ułożono również między rafinerją a urządzeniami w Borysławiu rurociąg gazolinowy. W następnych latach wybudowano w rafinerji nowoczesne urządzenie krakowe do otrzymywania benzyny systemem amerykańskim „Cross“.

Już na ostatnie czasy przypada ścisła współpraca Tow. Naft. „Galicja“ i Tow. Naft. „Limanowa“, w których to pracach reorganizacyjnych bierze Jubilat wybitny udział. Obecnie, jako uwieńczenie tej reorganizacji, jest w budowie nowoczesne urządzenie dla rurowej dystylacji ropy (Pipe-Still), a równocześnie znajduje się w stadjum realizacji modernizacja fabryki parafiny.

Na zakończenie wypada jeszcze wspomnieć, że Jubilat w zakresie swego przedsiębiorstwa był jednym z pionierów obecnie rozwijającej się hygjeny pracy i bezpieczeństwa ruchu, co kilkakrotnie spotkało się ze zrozumie-

niem i aprobatą odnośnych czynników rządowych.

Powyższy zarys historji rafinerji, bez przerwy kierowanej przez Jubilata, wykazuje dostatecznie, jak ogromna suma pracy, odpowiedzialności i technicznego wysiłku składa się na dorobek życiowy Jubilata. Jeśli kiedy, to o Nim właśnie można śmiało powiedzieć, że jego działalność jest uosobieniem dorobku polskiego przemysłu rafineryjnego za ostatnich pięćdziesiąt lat.

Rozumie się, że obok kierownictwa tak wielkiego przedsiębiorstwa, Jubilat nie szczędził swej pracy i osobistych środków dla celów społecznych. Niechaj o tem świadczy nadany Mu przed kilku laty Złoty Krzyż Zasługi.

Przy długoletniej współpracy Jubilata z Jego podwładnymi urzędnikami i robotnikami wytworzył się pewnego rodzaju stosunek patriarchalny, nie czyniący z jednej strony uszczerbku dyscyplinie fabrycznej, z drugiej zaś strony powodujący, że podwładni widzą w nim nietylko zwierzchnika, lecz i prawdziwego przyjaciela.

W uznaniu wybitnych osobistych, technicznych i obywatelskich cnót, piastował Jubilat liczne honorowe stanowiska w samorządzie oraz w związkach technicznych i stowarzyszeniach społecznych. Niedawno właśnie otrzymał inż. Metzis Dyplom Honorowy Polskiego Towarzystwa Politechnicznego.

Z okazji tego tak rzadkiego jubileuszu pięćdziesięciolecia pracy zawodowej Pana Dyrektora inż. J. Metzisa do życzeń Towarzystw, współpracowników i przyjaciół Redakcja nasza dołącza swe życzenia dalszej długiej i owocnej pracy na dotychczasowem stanowisku.

Ad multos annos!

VII Międzynarodowy Kongres Górnictwa, Hutnictwa i Geologji Stosowanej w Paryżu

W dniach od 20 do 27 października b. r. odbył się w Paryżu VII Międzynarodowy Kongres Górnictwa, Hutnictwa i Geologji Stosowanej.

Uroczyste otwarcie Kongresu odbyło się w Sorbonie, pod przewodnictwem Ministra oświaty p. Mario Roustan, w obecności Prezydenta Francji, korpusu dyplomatycznego, oficjalnych delegatów 33 państw, delegatów instytucyj naukowych, Akademji, oraz członków Kongresu

Imieniem głównego Komitetu Organizacyjnego przemówił P. Guillet. Mówca — po krótkiem przedstawieniu historji kongresu, z których pierwszy odbył się w r. 1878 — omówił znaczenie górnictwa i hutnictwa w stosunku do przemysłu światowego. Mówiąc o postępie techniki, wskazał P. Guillet na technikę wiercenia, która w najbliższej przyszłości umożliwi wiercenie do głębokości 4 000 m. Skolei przedstawił mówca znaczenie i wpływ geologji w poszukiwaniach wiertniczych, podkreślając niezwykłe postępy, jakie poczyniła geologja stosowana w ostatnich latach.

Po ukonstytuowaniu komitetów Kongresu przemawiali skolei delegaci Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Anglji i Włoch.

Przemówienia wszystkich delegatów, za wyjątkiem Niemiec, wygłoszono tak przy otwarciu jak i przy zamknięciu Kongresu — w języku francuskim.

Bardzo korzystne wrażenie wywołało przemówienie delegata Anglji sir Roberta Hadfielda, podkreślające konieczność zbliżenia francusko-angielskiego.

Po świetnej mowie Prezydenta Komitetu honorowego, p. Le Chatelier, wygłosił dalsze przemówienie Minister oświaty Roustan. Mówca przedstawił stosunek wiedzy i techniki do ogólnej kultury. Górnictwo i hutnictwo należy zaliczyć do najpoważniejszych gałęzi przemysłu światowego, a od ich postępu zależną jest w znacznej mierze przyszłość ludzkości. Okres bezproduktywnych dyskusyj i zatargów teoretycznych, prowadzonych przez długi przeciąg czasu między reprezentantami czystej wiedzy matematycznej i metod doświadczalnych a przedstawicielami empiryzmu, graniczącego często z rytuną — należą do przeszłości. Rola i zakres każdego z tych elementów zostały szczęśliwie określone. Dalszy postęp ludzkości uzależniony jest w wielkiej mierze od wykształcenia inżynierów, kierujących temi ważnemi gałęziami przemysłowemi, jakiemi są górnictwo i hutnictwo. Aby podołać ważnej tej roli, inżynierowie powinni posiadać obok przygotowania technicznego, równie wysoką kulturę ogólną. Jest postulatem chwili, aby umysłowość inżynierów była kształtowana w kierunku osiągnięcia jak najszerszych horyzontów kulturalnych.

Przemówienie swoje zakończył Minister Roustan apelem do wszystkich narodowości obecnych na Kongresie, o konieczności przyjaźni i współpracy narodów, czego wyrazem jest odbywający się Kongres.

*

Właściwe prace Kongresu odbywały się przez tydzień na posiedzeniach z zakresu górnictwa, hutnictwa i geologji stosowanej.

Prace Kongresu z dziedziny przemysłu naftowego [1]) odbywały się w kilku podsekcjach górnictwa i geologji stosowanej.

---

[1]) Streszczenia Referatów naftowych będą podane osobno.

W sekcji górniczej jednym z głównych tematów była technika wiercenia systemem „Rotary“, sprawa krzywienia otworów wiertniczych, odbudowa górnicza złóż naftowych, oraz komunikaty o rozwoju techniki wiertniczej w Polsce, Niemczech i Francji.

W sekcji geologji stosowanej prace, dotyczące geologji naftowej, obejmowały następujące zagadnienia: badania mikropaleontologiczne przy wierceniach poszukiwawczych, badania otwornic przy paralelizacji stratygraficznej, sprawę odbudowy ciśnienia złoża, problem genezy ropy i t. d.

Ponadto wygłoszono referaty na temat możliwości występowania złóż naftowych, formacji paleozoicznej Europy, o skałach bitumicznych w Jurze, łupkach bitumicznych w Kongo belgijskiem, o polach gazowych Transylwanji, o występowaniu regjonalnem złóż naftowych w Karpatach rumuńskich.

W podsekcji geofizyki stosowanej wygłoszono szereg referatów, głównie na temat stosowania metod elektromagnetycznych i magnetycznych, jak i kształcenia geofizyków.

W komunikatach szczegółowych przedstawiono wyniki badań geofizycznych, wykonanych w Alzacji, Czechosłowacji, Madagaskarze i Jawie.

Poza pracami naukowemi Kongresu w poszczególnych sekcjach, zorganizował Komitet szereg wycieczek, celem zwiedzenia zakładów przemysłowych i instytucyj naukowych. Członkowie Kongresu byli podejmowani przez Akademję francuską, przez Radę miasta Paryża i przez Izbę Handlową. Niezwykle uroczyście wypadło przyjęcie w Operze, na którem był obecny Prezydent Francji, Rząd, oraz korpus dyplomatyczny.

Na posiedzeniu zamykającem obrady Kongresu przyjęto zaproszenie delegata Italji do odbycia następnego Kongresu w r. 1940 w Rzymie.

Udział Polski w Kongresie był najliczniejszy ze wszystkich reprezentowanych narodowości. Nasz przemysł naftowy był reprezentowany w Paryżu przez: pp. Prof. Bielskiego, Dyr. St. Czarnockiego, Dr. Tołwińskiego, Dyr. Dr. Wygarda i Dr. Wyszyńskiego.

W podsekcjach naftowych wygłosili delegaci Polski następujące referaty:

Prof. Bielski: „Przemysł naftowy w Polsce“;

Dr. Tołwiński: „Metody pracy Karpackiego Instytutu Geologiczno-Naftowego i wyniki osiągnięte w ostatniem piętnastoleciu“;

S. A. „Pionier“ (wygłoszony przez Dr. Wyszyńskiego): „Prace poszukiwawcze złóż naftowych, przeprowadzone przez S. A. „Pionier“ w Polsce“;

Dr. Wyszyński: „Problem regeneracji złoża naftowego w Borysławiu“.

Ponadto odczytano referat nadesłany przez Inż. Naturskiego p. t. „Zwiększanie produkcji szybów naftowych przy pomocy torpedowania“.

W sprawie cienkościennych rur wiertniczych

Komunikat Mechanicznej Stacii Doświadczalnej Polit. Lw.

Wobec wysokich kosztów rurowania otworów, odwiercanych systemem udarowym, oraz wobec polepszenia się zarówno jakości materjału, jak i wykonania rur wiertniczych, — wystąpiliśmy na VIII Zjeździe Naftowym we Lwowie z wnioskami, zmierzającemi do zmniejszenia ciężaru rur, a temsamem do obniżenia kosztów rurowania. Zmiany w rurach, wynikłe z tych wniosków i uzgodnione z Hutą Batory, zostały zaaprobowane przez Władze górnicze, jako próbne na okres jednego roku. Doświadczenia zebrane w okresie próbnym mają zadecydować o tem, czy zmiany te będą utrzymane, czy też zarzucone.

Niżej podajemy treść wniosków wraz z krótkiem uzasadnieniem.

I. Rury cienkościenne dla płytkich wierceń.

W wielu wypadkach, przy płytkich wierceniach, nie dochodzi się danym wymiarem rur do tej głębokości, do jakiej możnaby dojść ze względu na najmniejszą grubość ścianki, przewidzianą normami Polskiego Komitetu Normalizacyjnego. Np. rurami 10 calowemi, o najcieńszej ściance, t. j. 8 mm, można rurować do głębokości około 540 m, podczas gdy często ruruje się niemi do głębokości nie większej niż 300 m. Dla tej ostatniej głębokości wystarczyłaby — ze względu na zgniecenie — grubość ścianki 6,5 mm. Podobne wypadki niewyzyskania grubości zachodzą też przy rurach o innych wymiarach. Stąd nasunął się wniosek zastosowania dla płytkich wierceń rur o ściankach cieńszych niż przewidują normy.

W tabeli I zestawiono najmniejsze grubości ścianek rur wiertniczych według P. K. N. i najmniejsze grubości ścianek według możliwości produkcyjnych Huty Batory [1]). Dla tych ostatnich podano maksymalne głębokości rurowania, obliczone ze względu na zgniecenie na podstawie wzoru prof. Dr. M. T. Hubera.

[1]) Huta Batory może oczywiście wykonywać także rury o grubościach pośrednich między podanemi w tabeli.

Tabela I.

Wymiar rur w calach	4	5	6	8	10	12
Najmniejsza grubość ścianki w mm w/g P. K. N.	7	7	7,5	7	8	8
Najmniejsza grubość ścianki w mm w/g Huty	4,25	4,50	4,50	5,50	6,50	7,50
Maksymalna głębokość rurowania rurami o najmniejszej ściance w m	1 200	780	540	490	430	450

Ponieważ podstawowa cena rur za jednostkę wagi nie zależy — według obowiązującego cennika Huty Batory — od grubości ścianki, zastosowanie rur cienkościennych pozwoli obniżyć koszty rurowania od kilku do kilkunastu procent dotychczasowych kosztów.

II. Rury o zwiększonej tolerancji grubości ścianek.

Stosowana obecnie tolerancja grubości ścianek rur wiertniczych wynosi — zgodnie z normami P. K. N. — plus 15% minus 5%. Normy amerykańskie A. P. I. i normy niemieckie D. I. N. przewidują dla rur wiertniczych tolerancję minus 12,5%. Ponieważ tolerancja minus 5% powoduje zwiększenie ciężaru rur, a przy płytkich wierceniach tak mała tolerancja nie jest konieczna, zaproponowaliśmy powiększenie jej do minus 12,5%, czyli do granic przepisanych normami amerykańskiemi i niemieckiemi. W związku z tem ustaliliśmy, w porozumieniu z Hutą Batory, tolerancje wagi dla rur wiertniczych ze zwiększoną tolerancją grubości ścianek. Tolerancje te podano w tabeli II, razem z tolerancjami przepisanemi normami P. K. N.

Tabela II.

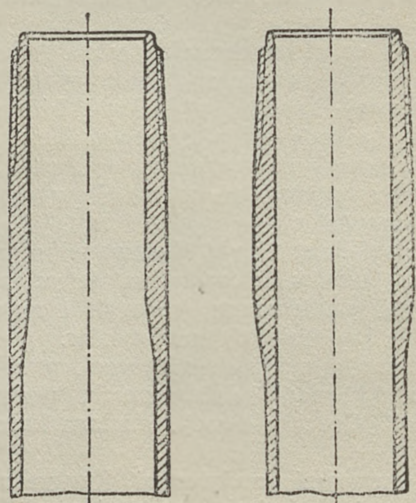
	Tolerancja grubości ścianki w %		Tolerancja wagi w % dla: pojedynczych rur		ładunków wagonowych	
W/g P. K. N.	+ 15	— 5	+ 10	— 5	+ 7,5	— 5
Powiększona		— 12,5	+ 10	— 7,5	+ 3,5	— 5

Wykorzystanie tych tolerancyj pozwoli obniżyć koszty rur o 4 do 7%.

Celem ułatwienia rozpoznania, z jaką tolerancją rury zostały wykonane, będzie się w przyszłości przy ich odbiorze wybijać na każdej rurze, obok znaku Mechanicznej Stacji Doświadczalnej, wartość tolerancji ścianki in minus.

III. Rury cienkościenne, wzmocnione pod gwintem.

Oprócz omówionych poprzednio wniosków, których treść została przez VIII. Zjazd Naftowy zaaprobowana w formie osobnej rezolucji, wystąpiliśmy z propozycją zastosowania w kopalnictwie naftowem rur cienkościennych, wzmocnionych pod gwintem, jak wskazuje Rys. 1 *a i b.* Rury takie możnaby zastosować do rurowania w rurach, t. zn. w wypadkach, gdy kolumna, względnie jej część, jest narażona tylko na rozciąganie i dlatego przekrój rur na całej ich długości nie powinien być większy od przekroju niebezpiecznego, t. j. od przekroju pod gwintem w miejscu, gdzie kończy się nakrycie czopa przez kielich. Ponieważ nacięcie gwintu i zbieżność stożka osłabiają ściankę o około 2 mm przy rurach o 10 nitkach na cal i o około 2,5 mm przy



Rys. 1.
a — rura wzmocniona wewnątrz
b — rura wzmocniona zewnątrz

rurach o 8 nitkach na cal, można — przy tym samym stopniu bezpieczeństwa — zmniejszyć o te wartości grubość ścianki na całej długości rur, poza dwu- względnie trzykrotną długością gwintowaną, jako rezerwą na ewentualne powtórne nacięcie gwintu. Wprowadzenie tej zmiany zmniejszyłoby bardzo poważnie ciężar rur.

Aczkolwiek urządzenia Huty Batory pozwalają na produkcję takich rur, to jednak w dyskusji na Zjeździe Naftowym podniesiono zastrzeżenia co do zastosowania ich w kopalnictwie naftowem przedewszystkiem ze względu na wysokie koszty produkcji. Wobec tych zastrzeżeń postanowiono nie realizować narazie tej propozycji.

*

Do powyższych propozycyj nadesłały Okręgowe Urzędy Górnicze w Stanisławowie i w Jaśle następujące zastrzeżenia:

1. Zastrzeżenia Okręgowego Urzędu Górniczego w Stanisławowie: W praktyce grubość ścianki będzie musiała być powiększona z następujących powodów:
   a) z powodu korozji, jakiej ulegają rury w związku z kilkrakrotnem użyciem,
   b) z powodu usypisk oraz ewentualnych uderów wodnych,
   c) z powodów transportowych, szczególnie na kopalniach.

Należy przewidzieć maksymalną długość pojedyńczych rur w związku z grubością jej ścianki, a to ze względu na wytrzymałość rur na zgięcie przy wciąganiu i wyrzucaniu z wież wiertniczych.

2. Zastrzeżenia Okręgowego Urzędu Górniczego w Jaśle:

a) możliwość deformacji końców rur przy skręcaniu,
b) możliwość nadmiernego zużycia gwintów po kilkakrotnem użyciu,
c) możliwość zmiany sztywności,
d) krótki czas użycia tych rur ze względu na cienkie ściany.

DROGI — MOTORYZACJA — PALIWO

Wzmożony rozwój polskiego przemysłu naftowego, związany nieodłącznie ze wzrostem konsumcji krajowej, oraz sprawa polepszenia i rozbudowy sieci dróg w Polsce — oto dwa postulaty, omawiane nadal żywo na łamach prasy. Obok charakteru sprawozdawczego, odznaczają się artykuły prasowe z ostatniego czasu wyraźną dążnością krytyczną, idącą po linji interpretacji, motywacji i oceny porównawczej zmian zamierzonych. Próba ustalenia gospodarczej, społecznej i kulturalnej ważności postulatów motoryzacyjnych i drogowych, rozważania na temat ich wykonalności, poparte obfitym materjałem rzeczowym przy uwzględnieniu zestawień statystycznych, wreszcie szereg wiadomości z zagranicy — składają się na treść owych rozpraw, które omówimy w niniejszym przeglądzie prasy.

Analizę trudności, z jakiemi walczy obecnie polski przemysł naftowy, oraz wskazania w sprawie racjonalizacji jego rozwoju, zawiera artykuł p. t. „**Motoryzacja i podniesienie zdolności nabywczej wsi — oto są postulaty przemysłu naftowego**", zamieszczony na łamach warszawskiej „*Depeszy*" *z 30 września b. r.* Na wstępie tego artykułu spotykamy następujące określenie ważności politycznej problemu naftowego:

> „Kto posiada naftę, jest niezależny w zakresie zapewnienia w czasie wojny w ruchu swym samolotom, swym samochodom i swej flocie".

Polska produkcja nafty wystarcza najzupełniej aby zapewnić państwu tę niezależność. Zestawienia statystyczne mówią jednak, że produkcja ropy surowej w naszym kraju spada z roku na rok. Przebieg ten trwa oddawna, a uwidacznia się w liczbach następujących:

Rok	Polska produkcja ropy surowej
1913	1 114 000 tonn
1928	743 000 tonn
1934	529 000 tonn

Jednym z powodów tego kurczenia się polskiej produkcji nafty jest deficytowy eksport, pochłaniający 44% dobywczej ilości. Polska nie powinna brać udziału w międzynarodowej walce towarzystw i koncernów naftowych o rynki zbytu, ponieważ własne bogactwa naturalne zapewnić jej mogą całkowitą niezależność od zagranicy, międzypaństwowa zaś walka konkurencyjna jest dla Polski zbyt trudna. O powodzeniu rozstrzyga tu w znacznej mierze dostępność i obfitość złóż naftowych; pod tym względem znajdujemy się w warunkach trudniejszych od wielu innych krajów, musimy bowiem dokonywać wierceń przeważnie głębokich, a co za tem idzie, kosztownych.

Eksport, nawet deficytowy, stanowi w obecnej gospodarce naftowej Polski pozycję konieczną, gdyż w tej dziedzinie nie można dowolnie regulować produkcji.

Wynikająca stąd jednak nierentowność przemysłu naftowego utrudnia akcję nowych wierceń i poszukiwań.

Zagadnienie oddziaływania nierentowności gospodarczej na rozwój przemysłu naftowego posiada ważność pierwszorzędną. Wiercenia bardziej kosztowne nie opłacają się; znaczenie złóż płytkich, n. p. jasielsko-krośnieńskich, rośnie kosztem złóż głębokich, znajdujących się m. i. w zagłębiu borysławskiem.

Nieomijalnym wnioskiem ze stwierdzeń powyższych jest to, iż:

> „rozwój naszego przemysłu naftowego jest związany z rozbudową rynku wewnętrznego".

Chłonność naszego rynku wewnętrznego na benzynę zmniejsza się jednak stale; w ciągu czterech lat ostatnich spadła o 38%, t. j. z ilości 100 000 tonn w roku 1930, na 62 000 tonn w roku 1934. Kurczenie się krajowego zbytu benzyny pozostaje w związku z równoczesnym przebiegiem demotoryzacji kraju, wyrażającym się redukcją polskiego taboru samochodowego z 39 000 wozów w roku 1931 do 26 000 wozów w roku 1934. — Fakt, iż w stosunku ilości samochodów do liczby ludności zajmujemy miejsce najniższe, po Litwie, Łotwie, Rosji Sowieckiej i Jugosławji, oddziałał niekorzystnie na naszą produkcję naftową. Kraje o motoryzacji postępującej wykazują rozrost przemysłu naftowego, mimo równoczesnego kryzysu w dziale surowców innych, jak węgiel, żelazo i miedź. Związek motoryzacji z produkcją nafty jest niewątpliwy, skoro:

„światowa produkcja ropy naftowej, wynosząca w roku 1928 — 184 miljony tonn, osiągnęła w roku 1933 — 197 miljonów tonn. Ale też ilość samochodów w całym świecie wzrosła z 32 029 000 w roku 1929, do 33 300 000 w roku 1934“.

Drobne nawet postępy w dziedzinie motoryzacji kraju oddziaływują korzystnie na spożycie benzyny: nieznaczne zwiększenie importu samochodów zagranicznych do Polski spowodowało natychmiast — minimalny, coprawda — wzrost konsumcji paliwa.

Niezależność gospodarcza polskiego przemysłu naftowego jest realna, a sytuacja wewnętrzna sprzyja rozwojowi automobilizmu; dowodzi tego stosunek ceny paliwa w kraju do cen zagranicznych. Wykres cen, umieszczony na Wystawie Drogowej, zawiera następujące liczby: litr benzyny kosztuje w Medjolanie 89 groszy, w Berlinie 74 groszy, w Paryżu 72 groszy, — Warszawie 65 groszy.

Drugim, obok postępu motoryzacji, czynnikiem, ważnym dla ożywienia rynku naftowego, jest podniesienie zdolności nabywczej wsi. Równocześnie ze wzrostem cen bydła i nierogacizny, z pewnem zatem polepszeniem sytuacji gospodarczej wsi, zwiększyła się w ostatnich kilku miesiącach konsumcja nafty o 8%.

Ożywienie naftowego rynku wewnętrznego przez rozwój akcji motoryzacyjnej, a obok tego zwiększenie siły nabywczej wsi i małych miast, stanowią warunek konieczny postępu w dziedzinie przemysłu naftowego, wchodzą zatem w liczbę czynników gospodarczych, niezbędnych dla zepewnienia Polsce niezależności militarnej na lądzie, w powietrzu i na morzu.

*

Szereg uwag rzeczowych na temat znaczenia gospodarczego dróg znajdujemy w artykule **Stefana Tyszkiewicza,** prezesa Zarządu Głównego Ligi Drogowej — zamieszczonym w *„Czasie“ z 13 października b. r.*

Sprawa dróg jest zagadnieniem nietylko technicznem, lecz również i gospodarczem; obok ważnego wpływu, wywieranego na kulturę i na stan ekonomiczny kraju, oddziaływa przemożnie na całe życie gospodarcze. Świadectwami tego wpływu były eksponaty Wystawy Drogowej, obrazujące rolę, jaką odegrała w poszczególnych państwach rozbudowa i modernizacja dróg.

Reforma drogowej sieci komunikacyjnej jest przytem najlepszem lekarstwem na dwa nieodłączne następstwa kryzysu: na spadek konsumcji i na wzrost bezrobocia. Szerokie rzesze bezrobotnych, nie posiadających nawet wykształcenia fachowego, mogą znaleźć tu zatrudnienie.

Prace nad unowocześnieniem nawierzchni dróg wpłyną ożywczo zarówno na działy przemysłu, zainteresowane bezpośrednio, a więc na przemysł kamieniołomowy, cementowy, naftowy, metalowy, klinkierowy i drzewny, jak i na wszystkie inne gałęzie wytwórczości krajowej, — dzięki czemu wzrośnie ogólna konsumcja i dobrobyt.

Rolnictwu przyniesie naprawa i rozbudowa dróg dwie korzyści: ułatwienie transportu, a tem samem zbytu produktów rolnych, i dopływ gotówki dla ludności wiejskiej, zmianę zatem gospodarczo potrzebną i korzystną.

Wielka i powszechna ważność polskiego problemu drogowego żąda szerokiego programu naprawy i rozbudowy dróg, domaga się również znacznych inwestycyj, które

„będą musiały być usprawiedliwione w oczach nawet najbardziej zagorzałych deflacjonistów, wobec jaskrawych braków w tej dziedzinie naszego życia państwowego. Bez poważnego wykonania szerokiego programu drogowego kraj nasz pozostałby zbyt w tyle za innemi krajami, aby ktokolwiek odważył się wziąć na siebie odpowiedzialność za pozostawienie sieci drogowej bez należytych środków“.

Warunkiem pomyślnego oddziaływania rozbudowy dróg na życie gospodarcze kraju jest rentowność prac przedsiębranych, wymagającą racjonalizacji cen (materjału i najmu sił). Obok rentowności gospodarczej, polegającej na zwiększeniu zbytu dla przemysłu i rolnictwa przy lepszych sieciach komunikacyjnych, konieczne jest zapewnienie rentowności finansowej, jeśli nastąpić mają poważne lokaty kapitałów w polskich przedsiębiorstwach drogowych. Drogi nasze wymagają wkładu 200 miljonów zł rocznie, — i przez długi czas jeszcze muszą być przedmiotem starań i wysiłków zarówno władz, jak i całego społeczeństwa.

*

Zagadnienie wyższości komunikacji autobusowej nad kolejową — zwłaszcza w stronach, w których sieć kolejowa jest rzadka, zaś rozbudowa jej byłaby zbyt kosztowna — stanowi treść artykułu **Romana Rudniewskiego p. t. „Drogi i autobus“**, ogłoszonego w *„Czasie“ z 13 października b. r.* Zalety nowoczesnego autobusu wynikają zarówno z dokonanych w ostatnim czasie ulepszeń technicznych, idących po linji lekkości konstrukcji wozów pojemnych i szybkich, jak i z faktu, że budowa dróg bitych jest tańsza od budowy linij kolejowych. Pierwszym krajem, w którym zrozumiano i zaczęto zastosowywać zalety autobusu, jako środka komunikacyjnego, była Ameryka Północna, rozporządzająca zarówno szerokiemi możliwościami finansowemi, jak i wysoko rozwiniętym przemysłem samochodowym.

Polska sieć kolejowa jest bardzo rzadka i nierównomierna: województwa wschodnie są pod tym względem wyposażone znacznie gorzej od zachodnich. Rozbudowa linij kolejowych polskich żądałaby inwestycyj, przerastających możność państwa.

Możnaby uzyskać zrównoważenie braków komunikacyjnych przez doprowadzenie naszej sieci dróg bitych do stanu racjonalnej używalności. Na przeszkodzie stało tu jednak ogólne przesilenie gospodarcze, oraz niedość wydatny udział państwa, wyrażający się niskiemi pozycjami

budżetowemi na cele drogowe. Eksploatacja dróg mająca stanowić jedyne źródło funduszu meljoracji i rozbudowy, nie mogła sprostać aktualnym potrzebom. Zestawienia statystyczne mówią o ciągłem kurczeniu się taboru autobusowego: podczas, gdy w latach 1929 i 1930 kursowało 4 300 autobusów, w roku bieżącym jest ich już tylko 1 000, przy tendencji do dalszego zmniejszania się ilości tych pojazdów.

Znacznego polepszenia polskiej sytuacji drogowej oczekiwać można w związku z pożyczką inwestycyjną, oraz z akcją Ministerstwa Komunikacji.

Ministerstwo Komunikacji ustaliło w swym planie komunikacji drogowej ilość autobusów, uprawnionych do jazdy, oraz zasięg ich pracy; koncesję na obsługiwanie danej linji, wzgl. sieci dróg, otrzymać może odtąd tylko jedno przedsiębiorstwo, kierowane przez jednostkę, która posiada odpowiednie kwalifikacje moralne i fachowe i odpowiedni majątek. Zasada wolnej konkurencji została zatem zarzucona.

Dążeniem Ministerstwa Komunikacji jest rozszerzenie taboru, posiadanego przez każde przedsiębiorstwo komunikacyjne, dalej zwiększenie terenu obsługiwanego — tak, iżby zwiększony obrót pozwolił poszczególnym przedsiębiorstwom na utrzymywanie własnych warsztatów reparacyjnych i potrzebnych rezerw materjału technicznego.

Obok ustawy, regulującej komunikację autobusową, ważnym czynnikiem w poprawie stosunków przewozowych staje się również własna produkcja samochodów. Typy wozów, wytwarzanych przez Państwowe Zakłady Inżynierji, mianowicie polski Saurer i polski Fiat, podlegają ciągłemu doskonaleniu i odegrają niewątpliwie poważną rolę w postępie motoryzacji kraju.

*

Szereg zajmujących uwag na temat polskiej sytuacji drogowej i motoryzacyjnej, związanych z oryginalnym projektem ożywienia ruchu samochodowego drogą obowiązkowego kupna pojazdów mechanicznych, przynosi artykuł p. t. **„Samochody dla oficerów, motocykle dla podoficerów — radykalne posunięcia w naszej polityce drogowej“**, wydrukowany w piśmie *„Tempo dnia“ (Kraków) z 2 października b. r.*

Na wstępie artykułu spotykamy kilka danych statystycznych, określających porównawczo niski stan motoryzacji naszego kraju:

Państwo	1 samochód przypada na
Francja	22 osoby
Anglja	26 osób
Niemcy	73 osoby
Czechosłowacja . . .	134 osoby
Polska	1 275 osób

Kraj nasz odznacza się również niezwykle małą gęstością sieci drogowej, o czem świadczą następujące liczby:

Państwo	Na 10 000 mieszkańców przypada
Francja	166,1 km dróg
Danja	147,2 „ „
Anglja	82,8 „ „
Czechosłowacja	57,0 „ „
Niemcy	42,0 „ „
Polska	17,3 „ „

Liczne eksperymenty ożywienia ruchu samochodowego i zgęszczenia sieci dróg nie dały oczekiwanych wyników. W Warszawie spadła ilość taksówek w ciągu ostatnich 10 lat z 2 447 na 1 840, ilość zaś dorożek konnych zwiększyła się w tym czasie z 1 480 na 1 737.

> „Potrzebny jest najwyższy wysiłek, ażeby jak najprędzej dojść na polu dróg i motoryzacji do optimum, odpowiadającego naszym warunkom gospodarczym i militarnym“.

bez tego wysiłku bowiem

> „będziemy otoczeni wieńcem krajów o kolosalnych możliwościach komunikacyjnych. W wyścigu drogowym i motoryzacyjnym ze względu na zaniedbania lat ubiegłych będziemy przez dłuższy czas pozostawać w tyle“.

Autostrady nie będą luksusem, lecz ważną pozycją w oszczędności społecznej. Suma 2 zł. stanowi koszt przejechania 10 km po dobrej drodze i szybkości 60 km na godzinę i ta sama suma pozwoli przebyć 18 km na autstradzie, przy szybkości 90 km na godzinę.

Wysoka rentowność autostrad jest ważną również dla wojska, które studjuje dziś skrupulatnie problemy drogowe. Wysunięto tutaj projekt nader oryginalny wyposażenia w samochody wszystkich oficerów bez różnicy szarż i broni, wszystkich zaś podoficerów w motocykle; obowiązek posiadania pojazdu mechanicznego odnosiłby się także do osób prywatnych, przy uwzględnieniu wysokości zarobku.

*

Liczne i dokładne dane statystyczne, odnoszące się do polskiego importu samochodów osobowych, omnibusowych i ciężarowych, motocykli i cyklonetek, części samochodowych i podwozi — znajdujemy w artykule p. t. **„Import samochodów a zagadnienie motoryzacji w Polsce“**, zamieszczonym w wydawnictwie *„Przemysł metalowy“, Nr. 20.* Zestawienia statystyczne, zawarte w tym artykule, opracowane są na podstawie prac Głównego Urzędu Statystycznego i Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego P. Z. P. M. Zestawienia te podajemy w tabelach skróconych.

Tablica Nr. 1 zawiera dane, odnoszące się do importu samochodów osobowych w latach 1928 — 1935 (I. — VII).

W ciągu pierwszych czterech lat tego okresu (1928 — 1932) import samochodów osobowych zmniejszał się stale. W roku 1933 nastąpił prze-

Tablica Nr. 1.
Import samochodów osobowych.

Rok	Ogółem q	Ogółem tys. zł.	z Anglji q	z Anglji tys. zł.	z Austrji q	z Austrji tys. zł.	z Czechosłowacji q	z Czechosłowacji tys. zł.	z Danji q	z Danji tys. zł.
1928	51 741	39 627	18	15	3 420	4 071	4 502	5 561	8 402	4 944
1929	29 268	22 850	—	—	1 116	1 388	4 423	5 156	6 825	3 630
1930	16 235	11 935	—	—	747	918	3 226	3 399	6 947	3 607
1931	4 130	2 964	—	—	348	329	833	783	1 318	706
1932	1 282	883	73	39	51	47	—	—	473	254
1933	2 854	1 335	99	59	192	139	152	99	796	355
1934	2 470	1 230	—	—	180	126	97	54	697	305
I. — VII. 1935	5 267	2 619	2 202	1 088	405	296	236	129	1 218	621
I. — VII. 1934	1 374	619								

Rok	z Francji q	z Francji tys. zł.	z Niemiec q	z Niemiec tys. zł.	z Stanów Zjedn. q	z Stanów Zjedn. tys. zł.	z Włoch q	z Włoch tys. zł.
1928	8 419	5 462	2 981	2 680	14 993	9 830	6 764	5 133
1929	3 717	2 586	236	214	6 337	4 584	4 949	3 720
1930	620	573	61	60	1 423	1 022	2 683	1 813
1931	583	343	199	274	11	5	576	344
1932	280	283	—	—	227	114	100	77
1933	947	359	—	—	454	179	201	144
1934	141	65	—	—	836	274	431	347
I. — VII. 1935	89	56	—	—	1 018	352	100	77

szło dwukrotny wzrost, w roku 1934 w stosunku do roku poprzedniego niewielki spadek. W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy r. b. dowóz samochodów osobowych był czterokrotnie większy, niż w tymsamym okresie r. ub., przewyższył również całoroczną pozycję z 1931 r. — Najsilniejszem źródłem importu była w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy 1935 r. Anglja, potem szły: Danja, Stany Zjednoczone, Austrja, Czechosłowacja, Włochy i Francja.

Tablica Nr. 3 zawiera dane, dotyczące dowozu samochodów ciężarowych w latach 1928 do 1935.

Linja importu opada stale w całym tym okresie. Przyczyną tego jest równoczesny rozwój własnej produkcji polskiej samochodów ciężarowych, który powinien niebawem uniezależnić Polskę całkowicie od zagranicy.

Tablica Nr. 4 ilustruje import motocykli i cyklonetek w latach 1928 do 1935.

Tablica Nr. 2.
Import samochodów omnibusowych.

Rok	1928 q	1928 tys. zł.	1929 q	1929 tys. zł.	1930 q	1930 tys. zł.	1931 b	1931 tys. zł.	1932 q	1932 tys. zł.	1933 q	1933 tys. zł.	1934 q	1934 tys. zł.	1935 I—VII q	1935 I—VII tys. zł.	1934 I—VII q	1934 I—VII tys. zł.
Ogółem	1 841	1 454	1 999	1 776	374	327	209	89	746	709	504	501	18	15	302	187	—	—
z Niemiec	503	457	1 461	1 277	156	117	209	89	123	85	240	193	—	—	—	—	—	—
Inne	1 338	997	538	499	218	210	—	—	623	624	264	308	18	15	302	187	—	—

Tablica Nr. 3.
Import samochodów ciężarowych.

Rok	1928 q	1928 tys. zł.	1929 q	1929 tys. zł.	1930 q	1930 tys. zł.	1931 q	1931 tys. zł.	1932 q	1932 tys. zł.	1933 q	1933 tys. zł.	1934 q	1934 tys. zł.	1935 I—VII q	1935 I—VII tys. zł.	1934 I—VII q	1934 I—VII tys. zł.
Ogółem	9 285	6 012	9 101	6 209	5 691	3 557	3 258	2 230	851	532	1 605	999	171	65	62	30	109	52
z Czechosłowacji	310	233	427	301	1 018	699	664	373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
z Francji	2 766	1 750	1 473	868	899	523	173	97	—	—	—	—	—	—	62	30	—	—
z Niemiec	5 456	3 523	4 991	3 542	3 039	2 021	2 078	1 526	649	395	1 148	720	61	14	—	—	—	—
Inne	753	506	2 210	1 498	735	314	343	234	202	147	457	279	110	51	—	—	—	—

Tablica Nr. 2 ilustruje import samochodów omnibusowych w latach 1928 do 1935.

Samochody omnibusowe, importowane w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy r. b., pochodzą wyłącznie z Danji.

Pozycję największą wykazuje rok 1930. Przy ogólnej tendencji spadkowej, podwyższenia relatywne, t. j. w stosunku do lat poprzedzających nastąpiły w roku 1933 i w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy roku 1935. Zostaje to poczęści w

Tablica Nr. 4.

Import motocykli i cyklonetek.

Rok	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935 I—VII		1934 I–VII	
	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.
Ogółem	2 620	3 757	4 404	5 806	4 779	6 131	2 944	3 760	1 796	1 852	2 730	2 485	29	26	650	456	26	23

Tablica Nr. 5.

Import części samochodowych.

Rok 1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935 I–VII		1934 I–VII	
q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.
60042	35481	78684	40182	45426	27076	18995	12764	9064	5472	14211	7846	8079	4109	6474	4162	3850	1966

związku z produkcją krajową Państwowych Zakładów Inżynierji, która powinna wzrosnąć do miary wymogów polskiego rynku wewnętrznego.

Tablica Nr. 5 obejmuje przywóz wszelkich części samochodowych w latach 1928 do 1935.

Przywóz ten, stanowiący pozycję największą w dziale samochodowym, był nierównomierny: przy ciągłem prawie obniżaniu się, punkty wzrostu przypadają na lata 1929, 1933 i na pierwszych 7 miesięcy roku bieżącego. Coroczny import części samochodowych w ilościach wielokrotnie wyższych, aniżeli samych samochodów, świadczy o naszej niezamożności, która zmusza nas do ciągłego remontowania starych i nadmiernie zużytych wozów w miejsce zastępywania ich nowemi.

Tablica Nr. 6 odnosi się do importu podwozi samochodowych, które w 1933 r. wydzielono osobno w statystyce przywozu.

Tablica Nr. 6.

Import podwozi samochodowych.

Rok 1933		1934		1935 I–VII		1934 I–VII	
q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.	q	tys. zł.
10 641	5 282	6 410	2 687	4 214	1 789	3 122	1 354

Tablica Nr. 7.

Samochody i inne pojazdy mechaniczne [1]) dane urzędowe na 1. I. 1935 r.

Lata / Województwa	Ogółem	Na 10 000 mieszkańców	Samochody: Razem	Samochody osobowe: Niezarobk. pryw. i urz.	Samochody osobowe: Dorożki	Samochody: Autobusy	Samochody: Ciężarowe	Motocykle	Inne pojazdy mech. [2])
Polska 1. I. 1930	43 319	14,0	36 996	18 878	7 332	4 048	6 738	5 901	422
1. I. 1931	47 331	14,8	38 760	19 887	7 140	4 293	7 440	7 940	631
1. I. 1932	36 737	11,4	27 964	13 964	5 152	3 047	5 801	8 047	726
1. I. 1933	34 197	10,5	25 266	11 672	5 426	2 545	5 623	8 182	749
1. VII. 1933	35 320	10,8	25 796	12 403	5 522	2 397	5 474	8 723	801
1. I. 1934	35 291	10,7	26 133	13 566	4 941	2 160	5 466	8 322	836
1. VII. 1934	35 258	10,7	25 781	14 151	4 835	1 663	5 132	8 546	931
1. I. 1935	34 173	10,3	24 821	13 756	4 578	1 542	4 945	8 305	1 047
1. VII. 1935	35 038	10,5	25 212	14 438	4 373	1 520	4 881	8 777	1 049
M. st. Warszawa	7 484	60,7	5 796	2 693	1 814	181	1 108	1 428	260
Warszawa	1 904	7,2	1 372	869	96	140	267	472	60
Łódź	2 894	10,5	2 162	1 186	345	183	448	681	51
Kielce	1 478	4,8	1 069	635	150	100	184	362	47
Lublin	869	3,4	636	375	46	126	89	187	46
Białystok	720	4,2	445	219	59	53	114	247	28
Wilno	585	4,4	369	196	58	64	51	207	9
Nowogródek	334	3,0	228	125	32	41	30	88	18
Polesie	245	2,0	180	119	14	18	29	55	10
Wołyń	429	2,0	268	163	23	62	20	135	26
Poznań	5 450	24,7	4 007	2 539	592	171	705	1 323	120
Pomorze	3 281	28,9	2 327	1 252	356	90	629	886	68
Śląsk	3 975	29,3	2 542	1 711	135	86	610	1 327	106
Kraków	2 371	9,9	1 669	1 038	185	94	352	619	83
Lwów	2 271	7,0	1 626	970	373	83	200	549	96
Stanisławów	453	2,9	315	199	75	17	24	128	10
Tarnopol	295	1,8	201	149	20	11	21	83	11

[1]) zarejestrowane bez wojskowych. [2]) Do innych pojazdów mechanicznych zaliczono cysterny pożarnicze i transportowe, sikawki, traktory i t. p.

Mimo, iż poszczególne pozycje statystyczne wykazują dokonywujący się w ostatnim czasie wzrost importu, należy stwierdzić, że pozycje te zaledwie pokrywają równoczesny ubytek zużytych samochodów w Polsce.

Według ostatnich danych Głównego Urzędu Statystycznego, 1 lipca 1935 r. było w Polsce ogółem 35 038 pojazdów mechanicznych, czyli 10,5 pojazdów na 10 000 mieszkańców. Z sumy tej przypada na samochody osobowe i ciężarowe razem 25 212, na motocykle zaś 8 777.

Dane porównawcze za lata ubiegłe, oraz dane, ilustrujące rozdział ogólnej ilości pojazdów mechanicznych na poszczególne okręgi terytorjum Polski w dniu 1. VII. 1935 r. zebrane są wedle zestawień urzędowych w tablicy Nr. 7.

Stan z 1 lipca b. r. wykazuje ogólny wzrost liczby pojazdów mechanicznych w stosunku do 1 stycznia b. r., przy równoczesnem zmniejszeniu się ilości dorożek samochodowych (o 205 wozów), autobusów (o 22 wozy) i samochodów ciężarowych (o 64 wozy).

Przyczyny utrudnień gospodarczych, z któremi walczy polski ruch samochodowy — to zły stan sieci drogowej, wysokie opłaty podatkowe, ciążące na posiadaczach samochodów, wreszcie ogólne nastawienie władz, objawiające się w ciągłem jeszcze zaliczaniu pojazdów mechanicznych do przedmiotów zbytku.

Dokonywa się jednak powoli poprawa warunków, wpływających na rozwój automobilizmu w Polsce, przyczem potrzebne jest racjonalne narastanie importu samochodów i części składowych, jak długo polska produkcja własna nie stanie się w całej pełni samodzielna i samowystarczalna.

*

O wpływie ujemnym niewystarczającej i wadliwej sieci dróg na stosunki handlowe mówi artykuł **A. Wisłockiego** p. t. **„Drogi a nożyce“**, ogłoszony w warszawskim *„Kurjerze Polskim“ z 1 sierpnia b. r.* Złe warunki komunikacyjne są przyczyną rozpiętości cen produktów rolnych w poszczególnych dzielnicach Polski. Zestawienia cen, wyjęte z „Małego Rocznika Statystycznego“, wykazują n. p. znaczną różnicę ceny pszenicy między Warszawą, Lwowem i Poznaniem, przyczem ceny, płacone rolnikom za ziemiopłody, sprzedawane na miejscu, są niższe od cen giełdowych; brak sprawnej organizacji handlowej przyczynia się do szkodliwego „panowania drobnego pośrednika“ — głównym jednak powodem wadliwości organizacji handlowej są utrudnienia w transporcie, powstałe naskutek złego stanu dróg. Na 10 000 mieszkańców przypada w Woj. Poznańskiem około 50 km, w Woj. Warszawskiem tylko 23 km dróg bitych (przy uwzględnieniu gęstej sieci komunikacyjnej w powiatach Warszawskim i Grojeckim). Na terenie województw jest jeszcze gorzej; ilość towaru, jaką można przewieźć w danym czasie wozem, czy fornalką, wynosi około połowy ilości, przewożonej normalnie w woj. Poznańskiem. Stan dróg gminnych uniemożliwia stworzenie jakiejkolwiek racjonalnej organizacji handlowej. W warunkach prymitywnych przewozu i przejazdu daje sobie radę jedynie drobny pośrednik obeznany z trudnościami terenu.

Zły stan dróg w Polsce powoduje kolosalną sumę strat gospodarczych, społecznych i kulturalnych, wpływa na dezorganizację życia gospodarczego wsi i miasta, obciąża rolnika i spożywcę miejskiego kosztami handlowego pośrednictwa, — sprawia, że:

> „Polska, posiadająca najgorzej zorganizowany handel w Europie, zupełnie nieprzystosowany do potrzeb współczesnych, posiada jednocześnie najliczniejszy zastęp ludzi tym handlem się trudniących, ogromną rzeszę kramarzy — w znacznej większości nędzarzy“...

Trudno określić dokładnie straty, ponoszone przez kraj z powodu złego stanu sieci drogowej. Wadliwe warunki przewozu sprawiają, że okolice najżyźniejsze, nadające się pod uprawę owoców i warzyw, nie są gospodarczo wyzyskane.

Wiadomości drobne

Niemiecki samochód popularny, którego plany, sporządzone naskutek polecenia kanclerza Hittlera przez inż. Porsche'go i inż. Werlina z fabryki Mercedes-Benz badane są obecnie, ma kosztować przy fabrykacji seryjnej około 1 000 marek.

Stowarzyszenie Samochodowych Inżynierów Francuskich ustaliło szczegóły konkursu na budowę samochodu popularnego. Wóz ma kosztować 9 do 10 tysięcy franków, ma mieścić 4 osoby i rozwijać szybkość 70 do 75 km/godz.

Drogi betonowe dla cyklistów w Danji. Przy 3,5 miljonach ludności, Danja posiada 144 000 samochodów i 1 250 000 rowerów. Na drogach, przeznaczonych wyłącznie dla cyklistów, stosowane są nawierzchnie ze szlaki, lub drobnego żwiru z lepiszczem bitumicznem. Używane są też nawierzchnie z tłucznia granitowego z lepiszczem z bitumu, lub z pokryciem emulsją asfaltową. Szerokość dróg betonowych dla cyklistów wynosi 2,5 m, grubość betonu przeciętnie 5 cm, na skrzyżowaniach zaś z drogami dla normalnego ruchu kołowego — 10 cm.